MONDIALE RALLY ANDREA ADAMO ADDIO SHOCK ALLA HYUNDAI
AUTO SPRINT
n. 50
60 ANNIVERSARIO
Anno LX Settimanale, 14-20 dicembre 2021
3,50 Euro (Italy only)
Max Verstappen
CAMPIONE DEL MONDO PILOTI F.1 2021
Mercedes
CAMPIONE DEL MONDO COSTRUTTORI F.1 2021
POSTER STORY
Max Verstappen e Mercedes
In una sera mai così infuocata Verstappen diventa campione del mondo con un sorpasso all'ultimo tuffo, capitalizzando una per lui provvidenziale Safety-Car. Seguono infiniti strascichi tra polemiche e reclami, mentre la Ferrari torna a podio con Sainz, gran terzo
GP ABU DHABI
MAX DEL GODIMENTO

di Andrea Cordovani

LA GRANDE NOTTE DEGLI OSCAR DI AUTOSPRINT E ACI SABATO PROSSIMO A MILANO

E ora facciamo festa con **Caschi** e **Volanti**

Lacrime di gioia iridata dentro un giorno destinato a lasciare tracce indelebili nella storia della F.1. Un finale da cuore in gola, un ultimo giro da elettrocardiogramma impazzito e una coda lunga a colpi di reclami nel dopo gara. Abu Dhabi sembra un immenso girone dantesco che mischia inferno e paradiso. Come da copione si decide tutto nelle ultime pieghe di un Mondiale mai così avvincente e combattuto. Max Verstappen sale sul tetto del mondo. Con un ultima tornata da rapace dell'area di rigore, si avventa sulla preda e caccia dentro al sacco l'azione decisiva. Quella che lo fa balzare davanti a Lewis Hamilton a un passo dalla leggenda. Conquista il primo titolo iridato della carriera, l'olandese. Lo fa all'interno di un finale tanto spettacolare quanto avvelenato dalle polemiche al culmine di un duello totale che ha reso il 2021 uno show straordinario e scritto una trama dalle sfumature che sarebbero sfuggite anche a un regista cinematografico di quelli davvero bravi. Chissà quante volte Max e Jos Verstappen se l'erano immaginato questo giorno che hanno inseguito con la fame e la determinazione di chi ha un solo obiettivo nella vita: quello di vincere. Piangevano uno difronte all'altro nel retrobox di Yas Marina. Anni di tensione sciolti dentro a un abbraccio. Super-eroi del volante che tornano umani e come tutti quanti noi vivono di emozioni, di gioie e delusioni, vittorie e sconfitte. C'era tutto questo anche dentro all'abbraccio tra Lewis Hamilton e suo papà Anthony. Carezze autentiche dentro a un mondo troppe volte terribilmente finto e agitato dal vento della polemica e delle carte bollate. Una domenica interminabile all'interno di un sogno che si avvera con Max che sale sul tetto del mondo, detronizzando Hamilton, bloccato a un amen dalla conquista di quell'ottavo titolo che lo avrebbe reso il più vincente di sempre, sorpassando Michael Schumacher… Non è andata così. Verstappen ha vinto e la Mercedes ha firmato ancora una volta il Mondiale Costruttori. Non si dividono la posta da buoni amici. Per la prima volta nell'era ibrida della F.1 vince un pilota senza griffe della Regina. Max ha riscritto la storia.

Al culmine di una stagione di corse straordinaria, piena zeppa di sorprese fino alla fine, arriva anche il momento dei festeggiamenti. Così sabato prossimo a Milano torna a rialzarsi il sipario sull'edizione 2021 dei **Caschi d'Oro di Autosprint** e dei **Volanti ACI**. Per il quarto anno di fila il nostro settimanale e l'Automobil Club Italia mandano in scena una notte da Oscar dell'automobilismo. Un gemellaggio che si rinnova per l'evento dell'anno per il motorsport tricolore. Senza fare spoiler sui temi caldi della serata, vi assicuriamo che sarà davvero di altissimo livello con tutte le eccellenze italiane a ricevere il giusto tributo al termine di un anno di corse avvincente. Una grande festa che dopo l'edizione digitale dello scorso anno tornerà a essere partecipata e come si dice in presenza. L'occasione per salutare nel migliore dei modi un 2021 che rimarrà per certi versi indimenticabile.

A proposito di eccellenze italiane. La settimana appena andata in archivio è stata agitata dall'annuncio delle dimissioni shock di **Andrea Adamo** dal ruolo di team principal di Hyundai Motorsport. Dopo aver vinto sei titoli iridati (tra WTCR e Mondiale Rally) e reso vincente la Casa coreana, la storia arriva al capolinea. Una notizia clamorosa. La vita obbliga a delle scelte. A nuove sfide. E in questo momento, oltre ogni altra considerazione, è bello soffermarsi a guardare tutto quello che di straordinario ha compiuto l'ingegnere piemontese nella sua esperienza nel Motorsport e a capo di una Hyundai che prima del suo arrivo aveva la bacheca vuota. L'impronta che Adamo lascia è bella evidente: un'asticella davvero alta da superare per chi prenderà il suo posto. Ora in mezzo alle sue montagne, immerso nei luoghi dell'anima e del cuore, Andrea sa che tanti dei sogni che cullava fin da ragazzino è riuscito a centrarli. A 50 anni ha conquistato traguardi che altri neanche sfiorano e il più delle volte sognano. L'unica cosa certa è che uno come lui, un eccellente italiano, mancherà terribilmente all'interno di un Mondiale Rally che, per l'ennesima volta, sta per cambiare pelle e forse pure identità. Ora che le strade di Adamo e della Hyundai prendono direzioni diverse, sullo sfondo resta la consapevolezza che sia stata un'avventura tutta cuore e passione, costellata da tanti successi e poche battute d'arresto, vissuta in pieno da Andrea, un personaggio che dice sempre quello che pensa, che soprattutto fa quello che dice. Un uomo abituato a lottare. Infine l'ultimo appunto. Da venerdì prossimo la Fia avrà un nuovo presidente. Da una parte Mohammed Ben Sulayem, dall'altra Graham Stocker, in mezzo la poltrona più importante della federazione internazionale in un testa a testa che si annuncia incandescente come il finale del Mondiale di F.1 con sullo sfondo la gigantesca uscita di scena di **Jean Todt**. In carica dal 2009 il 75enne francese passa la mano e apre a nuove sfide per il futuro slalomando tra diverse suggestioni… Scopriremo presto quali.

DOMENICA SERRA

di Pino Allievi

Trionfo liberatorio

PIÙ CHE UN OBBIETTIVO DA CENTRARE, ORMAI SEMBRAVA UN INCUBO DA CUI USCIRE. E VINCENDO GARE E TITOLO FINALMENTE VERSTAPPEN S'È TOLTO IL PENSIERO, AVVIANDOSI A DIVENTARE UN CAMPIONE E ANCHE UN UOMO DIVERSO, PIÙ MATURO, CONSAPEVOLE E FELICE. CAPACE DI DARE ANCORA DI MEGLIO, NEL FUTURO

Finalmente! Se lo è detto probabilmente anche lui, perché le lacrime che ha versato dopo il traguardo sono state il segno di una liberazione che cominciava a pesargli, come accade a tutti i predestinati che tardano a raggiungere l'obbiettivo. E poi, per Max Versatappen, il vero piacere di correre forse non c'è mai stato, oscurato dall'ossessione di doverla spuntare sempre e in ogni modo, mettendosi alle spalle il resto del mondo.
Adesso che c'è riuscito probabilmente cambierà, diventerà più umano, lui che ha davvero sacrificato tutto per una carriera che da un lato se l'è cercata, dall'altro gli è stata imposta dal padre Jos, campione mancato che ha riversato sul figlio le sue frustrazioni (era veloce, Jos: sul resto si potrebbe scrivere un libro), le sue attese deluse, le sue ambizioni di successo. Tanto che la fiaba di Max pare la fotocopia di quella di Andre Agassi, vessato da papà Mike che lo sottoponeva ad allenamenti estenuanti, togliendogli la leggerezza della gioventù, perché sapeva che quella, solo quella, era la strada per accedere all'olimpo del tennis. Altrimenti come dare una giustificazione ai viaggi estenuanti ai quali Max veniva sottoposto negli inverni a cavallo tra i 9 e gli 11 anni, quando suo padre andava a prenderlo a scuola il venerdì a mezzogiorno e poi, con un van equipaggiato anche di letti, lo portava a manetta in Italia a scoprire le piste di kart sulle quali avrebbe poi gareggiato nell'estate? Fatiche immani, cancellazione dell'infanzia, delle amicizie, di tutto. Un film che Verstappen ha rivisto nell'arco di qualche decimo di secondo mentre tagliava il traguardo e il pubblico orange impazziva per lui sulle tribune.
Verstappen è un campione e, contemporaneamente, è un fenomeno capace di smuovere una nazione, di farla sua come fu quella degli undici che con Van Basten, Gullit e Rijkaard divertirono e furono

di Giorgio Terruzzi

Vincitore morale e di stile

LEWIS HAMILTON NON HA PERSO IL TITOLO 2021. SEMPLICEMENTE NON L'HA VINTO, PUR MERITANDOLO, PER QUELLO CHE HA MOSTRATO IN PISTA E ANCHE PER LO STILE CON CUI HA SAPUTO ABDICARE E RICONOSCERE I MERITI DEL RIVALE

Non è facile comportarsi da vincitore nel giorno della sconfitta sul campo. Soprattutto dopo una gara come quella di Abu Dhabi che ha riproposto le contraddizioni e le tensioni di questo intero, memorabile campionato. Eppure, un signore. Un campione capace di stingere amarezza e frustrazione in pochi minuti per offrire gesti accoglienti e umanissimi all'altro, secondo un equilibrio interiore che Lewis deve aver davvero raggiunto da qualche parte, tra il cervello e l'anima. Una manciata di istanti, nella solitudine assoluta dell'abitacolo, mentre scattava la festa arancione, per ripristinare i comandi, i gesti, i sentimenti. Per dare un peso adeguato al confronto sportivo. In questo, unico, davvero strepitoso.

Hamilton ha perso in pista, resta e resterà per molti appassionati, il vero vincitore del 2021, ammesso e non concesso che nelle prossime ore la classifica finale non cambi viste le turbolenze in circolazione. Con qualche ragione va detto, considerati i dettagli del caos finale. Un terremoto che ha permesso a Verstappen di riacciuffare un titolo perduto. Ma certo, perché nel giorno del giudizio, tanto per cominciare, Lewis ha sbagliato meno di Max, infilandolo al via, evitando ancora una volta una collisione al primo giro, allungando con una autorevolezza nota, sfruttando gomme adatte per arrivare in fondo davanti a tutti. Era un campionato chiuso a suo vantaggio senza l'intervento di Nicholas Latifi, il vero arbitro del Mondiale, altro che Masi e balle varie. Un incidente in una fase cruciale che ha scatenato di tutto, di più. Abbastanza da far scattare una raffica di reclami Mercedes. Il più sensato riguarda la decisione di far sfilare solo una parte dei doppiati per dare ai duellanti un ultimo giro, a quel punto provvidenziale per Verstappen. Con corsia box aperta per cambiare le gomme e per dare all'inseguitore una chance insperata. Con cambi di linea

UNA SCOMMESSA VINTA ALLA GRANDE!

Helmut Marko aveva scommesso in tempi non sospetti su Max Verstappen imponendolo e supportandolo alla Red Bull. Adesso è giunto il momento per lui di riscuotere il jackpot...

que anni dopo, qui e ora, assumono il valore dell'oro. Cioè queste: «*Attenzione, Max Verstappen non è solo un bravo pilota, ma è la più grande scommessa della mia vita. Morale, sportiva e anche economica, perché su di lui ho anche scommesso, non ti dico con chi, una bella cifra. Adesso lo vedete come un diciottenne velocisimo, immaturo e a tratti apparentemente velleitario, ma io lo analizzo e lo valuto in modo diverso da chiunque. Per me è un talento sensazionale. Uno di quelli che nascono una volta ogni vent'anni al mondo e che solo per una serie di casi riescono a percorrere la strada giusta, incontrando chi capisce e gli spiana la strada bruciando le tappe, creando le condizioni perché vada avanti bene e affinché gli siano date le chance giuste. Lascia stare il fatto che lui sia arrivato in F.1 da minorenne e che strada facendo abbia anche commesso qualche errore, più per troppa aggressività che altro. La base è stratosferica, questo qui è destinato a esplodere, a diventare un grande e un sicuro campione del mondo. Adesso* - correva appunto il 2016 -, *in Red Bull ho due mie scommesse, ovvero Daniel Ricciardo e Max Verstappen. Sono apparentemente fortissimi, ma vedrai che alla fine dovrò fare un'ulteriore scelta perché se è vero che potenzialmente in questo momento sembrano due possibili e futuribili iridati, in realtà ben presto uscirà fuori che uno di loro prenderà margine sull'altro e io dovrò essere lì, pronto a capire su chi fare l'ulteriore puntata decisiva*».

La compagna di Marko nel negozio sembra indecisa a sua volta tra due paia di scarpe, prendendo e perdendo ulteriormente tempo e io ringrazio del miracolo la Madonna di Pompei o chi per lei, perché lui, Helmut, così, può continuare a sviluppare i suoi ragionamenti senza troncarla lì: «*Tanti dicono che siamo nel bel mezzo di un ciclo di vittorie turboibride della Mercedes e io non lo smentisco, questo. Però so anche che in Red Bull abbiamo tutto il materiale tecnico e umano per crescere in modo lento e inesorabile. Vinceranno tanto, loro, forse più di chiunque, ma io sono certo che il nostro lavoro prima o poi pagherà, perché abbiamo Adrian Newey, una grande struttura nostra e stiamo lentamente allevando quello che sarà il talento del futuro. Bisogna solo avere pazienza, credere nei nostri mezzi. E non ti preoccupare sulla mia scelta di mettere Verstappen in Red Bull al posto di Kvyat, perché si rivelerà subito pagante, vedrai. Max non farà passare troppo tempo prima di vincere la sua prima gara di Formula Uno, così i tanti cori dei critici si metteranno a tacere*».

La compagna di Marko a sua volta ha scelto le scarpe più sobrie e il gioco finisce.

Stanno andando via, ma Helmut si ferma, sorride e aggiunge. «*Sai cosa ti dico? Che la vincerò alla grande, quella mia scommessa, non ti dico con chi. Verrà un giorno in cui Max Verstappen sarà incoronato campione del mondo. E non provare a ridere o a sorridere, perché parlo maledettamente sul serio. È solo questione di tempo. Io li ho visti da vicino, i talenti veri e, se ben coltivati, prima o poi sono, per così dire, condannati a vincere un mondiale e poi mica solo quello. E con lui andrà esattamente così. Chiediamoci solo come, dove e quando. Ne sono assolutamente certo e mi dispiace solo che passerà troppo tempo prima che queste mie parole possano essere ricordate, per dargli un senso. Adesso scusami, ma devo proprio andare. Non venirmi a trovare a Villa Igea, che magari ti resta scomodo, ci vediamo domani al paddock della Targa Florio e parleremo solo del mio passato, perché sul futuro ti ho detto abbastanza, oggi. E vedi di ricordartelo, perché prima o poi, vedrai, ti sarà utile*».

La settimana successiva Max Verstappen, approfittando dell'harakiri Mercedes tra Rosberg e Hamilton, vince per la prima volta un Gran Premio di Formula Uno, a Barcellona, shockando il mondo non solo dell'automobilismo.

Quasi cinque anni e mezzo dopo, ad Abu Dhabi, arriva la sera in cui Max Verstappen medesimo conferma parola per parola tutto quello che Helmut Marko aveva predetto quel pomeriggio a Palermo, dando un tocco di magia al tutto.

Lui aveva regalato alla sua compagna un paio di tacco 12, mentre stava permettendo al suo pupillo di crescere, tanto da fare, nella notte di Abu Dhabi 2021, le scarpe a tutti i rivali.

Sai cosa ti dico, a nome di tutti gli appassionati di Sport che seguono questo settimanale? Sei un grandissimo, Helmut Marko. ●

mal», concetto che qui non mortificheremo con una traduzione.
Quel che è avvenuto in prossimità dell'ultimo giro, invece, è stato drammatico, sempre nell'accezione del dramma sportivo.
Al giro 56 con safety car in pista, Masi ha annunciato: *«Le auto doppiate non saranno autorizzate a sorpassare»*. Sospiro di sollievo alla Mercedes, mentre alla Red Bull si commentava con l'ironia.
Wheatley a Verstappen: *«Macchine doppiate non autorizzate a superare»*.
Verstappen: *«Decisione tipica»*.
Wheatley: *«Classica»*.
Verstappen: *«Non mi sorprende»*.
Giro 57, Christian Horner a Masi: *«Perché non dovrebbero sdoppiarsi?»*.
Masi a Horner: *«Christian dammi un secondo, il tempo di chiarire quel che è successo»*.
Il direttore di gara ha autorizzato a sdoppiarsi i cinque (Norris, Alonso, Ocon, Leclerc, Vettel) che si frapponevano tra Hamilton e Verstappen.
Stava per rientrare la safety, ecco in radio Toto Wolff con Masi: *«Michael questo non è giusto! Devi tornare al giro prima, così non va bene»*.
Verstappen compiva su Hamilton il sorpasso che vale un Mondiale.
Wolff a Masi: *«No Michael no, no! È stato sbagliatissimo!»*.
Masi: *«Toto, si chiama corsa automobilistica»*.
Detta in tal modo, la frase ha fatto perdere le staffe a Wolff. Così si potrebbe rispondere a un principiante o a uno che le spara grosse, non al capo che ha portato una squadra alla serie di vittorie e titoli più eclatante di sempre.
Wolff ha deciso di far roteare i fogli. Prima azione: presentare una protesta formale nei trenta minuti dal momento dell'arrivo che sono concessi dalle norme. Poi, dopo lunghe audizioni e discussioni protrattesi per quasi quattro ore e la bocciatura di entrambe le proteste, è stato preannunciato che tutto verrà impugnato presso la Corte d'Appello della FIA.
Un saporaccio amaro per la Mercedes, dopo sette anni di miele. Dev'essere dura. ●

LOTTA CONTINUA CON FINALE INATTESO

Max davanti a Lewis, alfine. L'epilogo che a metà gara proprio nessuno si sarebbe ragionevolmente aspettato, ma ad Abu Dhabi 2021 è andata davvero così...

caparbia rimonta dell'inglese che ha pareggiato i conti proprio alla vigilia dell'appuntamento conclusivo del calendario. La Mercedes ha avuto il merito di aggrapparsi al suo campione e credere fino in fondo ad una rincorsa che, alla vigilia della corsa di Silverstone, sembrava semplicemente impossibile, tale era la superiorità mostrata dalle monoposto disegnate da Adrian Newey fino a quel momento.

IL DESTINO HA VOLUTO COSÌ

UN MONDIALE DECISO IN UN DUELLO IMPARI AL GIRO FINALE

A Yas Marina si è risolto in una prova unica un mondiale che nei primi suoi ventuno appuntamenti aveva prodotto una situazione di totale equilibrio. Le decisioni dei commissari, gli episodi favorevoli e contrari per i pretendenti al titolo si sono completamente elisi, portando ad un finale tiratissimo dove ogni piccolo dettaglio avrebbe potuto essere decisivo. Sul tracciato degli Emirati, Verstappen ha dominato la giornata di sabato ottenendo la pole-position. Hamilton ha risposto con uno scatto bruciante al via e con un passo gara che nessuna strategia della Red Bull sarebbe riuscita a contrastare. L'olandese ci ha provato compiendo un secondo cambio gomme quando la corsa si trovava in regime di virtual safety-car, ma anche questo tentativo ha soltanto fatto il solletico ad Hamilton, che ad una manciata di giri dal termine sembrava destinato ad una vittoria netta quanto in Qatar. A stravolgere l'inerzia della corsa e l'esito del mondiale è stata invece un'uscita di Latifi proprio in uno dei pochissimi punti della pista dove le barriere sono in prossimità della traiettoria. La Williams del pilota di Montreal è rimbalzata in pista e gli steward non hanno potuto fare altro che ricorrere alla safety-car, che ha ricompattato il gruppo e riportato Verstappen negli scarichi di Hamilton con le gomme fresche ad un giro dal termine. Un campionato lungo quasi nove me-

EPILOGO SORPRENDENTE

Dopo una gara sostanzialmente dominata da Hamilton, l'epilogo incredibile e del tutto spiazzante, con Max balzato al comando nel finale e pronto a resistere fino alla bandiera a scacchi, andando a vincere il suo primo titolo iridato

si è stato deciso da un confronto senza appello nel corso dell'ultima tornata. Ma, questa volta, il destino ha voluto che i due contendenti non potessero giocarsela ad armi pari, concedendo all'olandese un vantaggio che si è rivelato decisivo. Hamilton non poteva cambiare le gomme, perché Verstappen lo avrebbe superato e non c'era certezza che la corsa sarebbe ripresa, mentre Verstappen non aveva nulla da perdere. Nell'ultimo giro di gara Hamilton ha cercato di resistere da par suo, ricorrendo al mestiere, ma senza andare oltre il limite, non riuscendo però a scongiurare una raggelante beffa quando ormai sembrava aver già le mani sul suo ottavo titolo iridato. Un risultato che sarebbe valso a livello statistico e lo avrebbe reso il driver più titolato della storia della Formula Uno, ma che non intacca la sua leggenda come uomo e come pilota.

MAX ATTACK ALLA FINE HA PAGATO

Tutta una stagione col coltello tra i denti e alla fine il sorpasso decisivo è arrivato, per Max Verstappen ai danni di un pur bravissimo Lewis Hamilton, sconfitto più dalle sorti della gara che non da ciò che ha validamente mostrato in pista

DOPO QUATTRO MONDIALI CONSECUTIVI PER LEWIS

LA PRIMA ASSOLUTA DI MAX DOPO UN DUELLO SPIETATO

Dopo quattro titoli consecutivi Hamilton ha ceduto il testimone del mondiale al rivale che in questi anni ha avuto la maggiore crescita e l'ha messo alle corde con la sua bravura e la sua ferrea determinazione. Verstappen ha creduto in questo mondiale quanto Hamilton e la sua frustrazione sarebbe stata almeno pari a quella dell'inglese senza il colpo di scena finale. Per Verstappen si tratta del primo campionato vinto su una monoposto. L'olandese debuttò nel 2014 in Formula 3 facendo un salto direttamente dal karting e passò alla Toro Rosso già l'anno successivo, dopo

do un quinto posto che gli valse la conquista del primo mondiale per un punto quando Massa stava già festeggiando. Quello che il destino gli ha dato in passato gli viene tolto oggi. Lui vinse il suo primo mondiale il primo fine settimana di novembre di tredici anni fa, mentre oggi è Verstappen a festeggiare, con la stessa gioia, il suo primo mondiale. Questione di episodi, di sorte, di una manciata di chilometri, ma questa volta il grido strozzato in gola è stato il suo e quello del muretto box della Mercedes, che ha mal digerito la sconfitta. La determinazione con la quale Hamilton ha retto alla furia devastante di una pilota con l'argento addosso di dodici anni più giovane di lui è stata impressionante. Sul circuito degli Emirati, dove vinse anche dodici mesi fa, Verstappen ha conquistato un titolo che ha tolto ogni energia a due uomini che hanno catalizzato l'attenzione generale. Hamilton, dopo la sconfitta del 2016 ad opera di Rosberg, tornò più forte di prima. L'obiettivo dell'inglese e della sua squadra è di aprire un nuovo ciclo con il nuovo regolamento 2022.

RICONOSCIMENTO DI LEGITTIMITÀ

Uno dei momenti più caldi, belli e umanizzanti della sfida è stato quello che ha visto nell'immediato dopogara Hamilton complimentarsi con Verstappen per il trionfo di tappa e nel mondiale

COMMOZIONE, SENSIBILITÀ ED EMPATIA AI MASSIMI

IL VOLTO PIÙ BELLO DEL SUCCESSO DI VERSTAPPEN È IL LATO UMANO

Non ce lo aspettavamo, ma questa volta abbiamo visto Verstappen commuoversi, piangere di gioia, tirare fuori delle emozioni vere che spesso

il ventiquattrenne di Hasselt sembra volere nascondere. Niente di programmato, stabilito, studiato. Per apparire ed ottenere. L'olandese ha finalmente mostrato un lato inedito che fa un po' a cazzotti con l'etichetta di uomo duro che spesso gli viene attribuita. Max ha finalmente mostrato che sotto la sua superficie, la sua crosta di duro ci sono delle belle e sane emozioni che ci sono piaciute molto. A Yas Marina, in occasione di un successo ricercato ossessivamente ma arrivato all'improvviso è uscito il lato umano di un ragazzo che ha saputo sfidare e reggere il confronto con la sfinge di Hamilton, come nessuno prima di lui era riuscito a fare. Rosberg nel 2016 vinse il mondiale da team mate, ricorrendo ad ogni arma per mandare in difficoltà un rivale che conosceva in ogni dettaglio e che lavorava nello stesso team. Il tedesco combatté con Hamilton anche una guerra psicologica, snervante, condotta giorno dopo giorno nello stesso team. Verstappen invece ha affrontato il rivale soltanto da pilota, andando magari oltre il limite, ma il duello non si è mai spinto oltre la pista. E proprio quando il tracciato di Yas Marina stava decretando il successo dell'inglese, quando Verstappen sembrava non avere più l'energia per vincere il braccio di ferro con l'inglese sul suo terreno preferito, è arrivato l'episodio che ha rimesso l'olandese in corsa per il mondiale. Percorrere quell'ultimo giro con le gomme fresche e sopravanzare Hamilton è stato per Verstappen come calciare un calcio di rigore prima di finire sotto la festante curva Orange che lo segue ovunque e lo ha eletto idolo indiscusso.

IL MESSICANO È STATO GREGARIO DI LUSSO

PEREZ TEAM MATE PREZIOSISSIMO CON UN GESTO AGONISTICO FORTE

Verstappen per la prima volta ha avuto un compagno di squadra vero, in grado di gestire la centralità dell'olandese all'interno del garage e di dare il suo contributo al momento giusto. Dove in tempi recenti hanno fallito Gasly e Albon, Checo Perez ha trovato una perfetta collocazione.
Il messicano, che ha rischiato di rimanere a piedi al termine dello scorso mondiale, ha la maturità per gestire la pressione e fornire un supporto decisivo e totale. Il modo in cui il messicano ha resistito a Hamilton al termine del suo primo stint è stato encomiabile e ha conquistato talmente l'olandese che lo ha richiesto come team mate "a lungo tempo", lanciando un chiaro messaggio ai giovani rampolli della Red Bull che, a questo punto, dovranno cercare fortuna solo alla Alpha Tauri, che ha Yas Marina ha conquistato un rimarchevole quarto posto con Tsunoda, che ha preceduto il team mate Gasly. Se a Faenza festeggiano, è stato accolto con grande soddisfazione in casa Ferrari il terzo posto conquistato da Carlos Sainz, che incorona definitivamente la Casa del Cavallino come terza forza nel mondiale e assegna allo spagnolo il quinto posto tra i piloti davanti all'ex team mate Norris. Ma questo, per gli uomini del Cavallino, deve essere solo l'inizio! ●

ma correttissimo su Hamilton, in una gara dal finale così pazzo e rocambolesco da sembrare la trama di un film di Hitchcock.
È stato un duello all'ultimo sangue con l'epilogo sempre in bilico fra qualifiche e gara. E deciso all'ultimo giro, a dieci curve dal traguardo. Comprensibile la frustrazione di Hamilton che a 25 km dall'arrivo si sentiva già il titolo in tasca. Aveva guidato perfettamente con pugno di ferro in guanto di velluto per tenere in vita le gomme, rintuzzando giro dopo giro tutti gli attacchi disperati di Verstappen. Forse aveva il batticuore soltanto per il timore di una foratura negli ultimi giri perché il battistrada consumato delle sue gomme hard che avevano più di 40 giri sulle spalle era sempre più sottile. Fragile ed esposto alle punture dei cordoli appuntiti di Abu Dhabi

DUELLANTI MAI DOMI

Il confronto apparentemente senza soluzione di continuità tra il vincente Max e Lewis sancisce l'antrata in una nuova era della F.1 che potrebbe comunque in futuro vedere ancora i due contendersi il primato all'interno della nuova formula regolamentare attesa per il 2022, nella speranza che ci sia la Rossa a dire la sua...

come la pelle raggrinzita di un vecchio alla punta di un ago. Per questo il team si sgolava via radio per dirgli di non salire sopra i cordoli. Ma che una safety car a cinque giri dalla fine rivoluzionasse la corsa a suo svantaggio, Hamilton non se l'era proprio immaginato. Nemmeno nei suoi incubi più profondi.
C'è un triste paradosso nel modo in cui è finita la sfida mondiale più avvincente della storia della F1: Hamilton ha guidato meglio, molto meglio di Max proprio nel giorno in cui ha perso il titolo. Max è spesso stato un pizzico più forte e determinato di lui nelle gare precedenti. Ma non ad Abu Dhabi dove invece s'è laureato campione. Un po' assurdo no? Purtroppo per Lewis, trovarsi di fronte un avversario all'ultimo giro con le gomme soft nuove contro le sue medie ormai quasi sulle tele perché usurate da 42 giri di corsa è stato un incubo. Dover combattere in una corsa di un solo giro in quelle condizioni a suon di staccate, dove ti serve tanto grip per difenderti e riaccelerare, era un'impresa impossibile anche per Hamilton. È un po' come provare a sfidare armati soltanto di coltello un pistolero che ha nella fondina una Colt carica in un duello all'ultimo sangue! Puoi metterci tutto il coraggio e la determinazione del mondo, ma non potrai mai farcela. Ci fosse stato il molle Bottas dall'altra parte, forse forse. Ma contro Verstappen "gommato" di fresco non ci sarebbe stato scampo. Infatti Lewis ha dovuto soccombere.
Max era stato magico in qualifica, gli va riconosciuto. Con quel giro mostruoso che gli aveva dato la pole, 371 millesimi più rapido di Hamilton, guadagnati soprattutto in quel tratto finale fatto di curve e controcurve mezze cieche (ricordate dove Webber nel 2010 strisciò la gomma e ci lasciò il titolo iridato?). Un giro che andrebbe di diritto nella Hall of Fame delle qualifiche F.1 assieme a quello di Senna a Montecarlo '88 e pochi altri se Liberty Media non snobbasse così tanto le qualifiche da volerle sostituire con le garette sprint.
Poi però Max ha commesso due errori pacchiani. Gravissimi per un pilota che all'ultima gara deve giocarsi il titolo mondiale. Ha spiattellato come un principiante nelle Q2 le gomme a mescola media che si era scelto per la corsa, le migliori per la strategia. E ha "ciccato" clamorosamente la partenza. Due errori che non sono da lui. Vero che Max non è mai stato un fulmine negli scatti da fermo, ma ad Abu Dhabi ha proprio esagerato. Ha messo la prima marcia troppo presto, quasi un minuto prima dell'accensione delle luci rosse mentre gli ultimi si stavano ancora schierando. Forse ha pasticciato coi tasti chissà, magari anticipando così l'inserimento della marcia ha anche confuso le idee all'algoritmo della sua Red Bull che deve assisterlo nella trasmissione della coppia motrice alle ruote allo stacco frizione. Fatto sta che si è mosso lentamente. Sia come riflessi al rilascio frizione, sia come accelerazione pura.
Sicuramente ha pesato un po' di emozione nel momento chiave. Per quanto Max possa sembrare freddo come il ghiaccio, è umano anche lui. Ed è proprio in quei frangenti, quando sei in griglia e la gara non è ancora partita, che senti l'emozione e il fiato pesante del tuo respiro nel casco. E ti

può venire il "braccino". Quella paura di sbagliare che sfocia sistematicamente in un errore. Max l'ha compiuto. Si è fatto "mangiare" sullo scatto da Hamilton (che aveva anche lo svantaggio della gomma media) tutti gli 8 metri che lo separavano dalla Mercedes in griglia. E ne ha persi altrettanti in progressione perché dopo metà rettifilo Lewis gli aveva già messo l'intera W12 davanti e ha potuto impostare con calma la traiettoria ideale alla prima curva.

Poi c'è stato quel discutibile sorpasso di Max alla curva 6. E qui le interpretazioni si sprecano. Verstappen ha osato troppo? Hamilton andava penalizzato? Direttore di gara e steward hanno dormito? Diciamo che un po' di ragione ce l'hanno tutti. Verstappen ha fatto una staccata delle sue, di quelle alla spera in Dio. È rimasto in pista questo sì, non è uscito dall'asfalto ma per girare si è appoggiato a Hamilton e soprattutto lo ha spinto fuori senza tanti complimenti. Duro, durissimo ma per una volta entro le righe: sia quelle metaforiche che quelle bianche che delimitano la pista.

Hamilton ha reagito in modo intelligente: ha allargato per non perdere velocità accelerando sull'asfalto fuori pista saltando una curva e guadagnando un sacco di spazio. Ne aveva diritto o no? Sì perché fino all'apice della curva era comunque davanti lui e l'altro non gli aveva lasciato spazio per girare. Diciamo che per una volta Lewis ha ripagato Verstappen con la sua stessa moneta. Tu mi butti fuori? Io non rallento e tiro dritto, poi prova a prendermi di nuovo se sei capace. Sicuramente Lewis è stato astuto: perché se fosse rientrato prima avrebbe rischiato di toccarsi con Verstappen e magari sarebbe scattata una penalità per ostruzione perché chi rientra sul tracciato dall'esterno deve sempre dare la precedenza a chi è in pista. Con quel rientro "allungato", invece, si è evitato rischi. Bravissimo a compiere tutti questi ragionamenti in una frazione di secondo. L'esperienza ancora varrà qualcosa, no? Ma forse si è avvantaggiato eccessivamente. Questo sì. Ha guadagnato due o trecento metri, e il suo margine che era di 0"2 prima del tentativo di sorpasso è diventato 1"8. Ci stavano i 5" di penalità

PASSAGGIO DELLE CONSEGNE
Lewis si complimenta con Max per il titolo Piloti appena vinto, a lato, e lo stesso fa Wolff con Horner, sopra: un gesto quest'ultimo interpretabile anche come reciproco scambio di felicitazioni per il mondiale Costruttori confermato dalla Mercedes...

per taglio? No, perché era stato obbligato. Ma forse ci stava un avvertimento per ripristinare il distacco minimo. Non doveva rendere la posizione perché al momento del "fattaccio" era davanti, ma non guadagnare così platealmente. Però non esiste in F.1 una regola che ti dica: rallenta un po' ma senza restituire la posizione. Meglio, sennò le corse diventerebbero ancora più cervellotiche.

Comunque la gara è sempre stata nelle mani di Hamilton. Ha sempre mantenuto un margine di sicurezza da due a cinque secondi su Verstappen. Come Max spingeva, lui accelerava di più. Anche nel duello con Perez è stato cauto ma bravo a non farsi "incartare", che era quello che voleva la Red Bull. Ironia della sorte, Hamilton nella corsa che gli ha tolto il titolo mondiale ha guidato come meglio non poteva. Poi è arrivato l'incidente di Latifi e la conseguente safety car e il mondo si è rovesciato…

È corretto riconoscere che in questa corsa Lewis non è stato piegato tanto dalla grinta di Verstappen quanto soprattutto dalla furbizia della Red Bull che con un colpo di genio ha rimesso in gioco il suo pilota in regime di safety car. In questo duello finale c'è stato un apporto determinante del team anglo-austriaco. Però è anche vero che la Mercedes aveva davvero le mani legate. Poteva fare ben poco di diverso. Qualsiasi scelta avrebbe compiuto, la Red Bull che era dietro avrebbe avuto il tempo di fare il contrario ed avvantaggiarsi. In un modo o nell'altro. Horner & compagni non avevano più niente da perdere e si sono giocati il jolly di montare le soft a quattro giri dalla fine. L'unica mossa disperata per rientrare in gioco. Ma questa è una scelta che la Mercedes non avrebbe potuto prendere. Avrebbe consegnato il comando della corsa a Verstappen con ben poche possibilità di riprenderselo. Chi è davanti è quasi sempre obbligato dalle circostanze a compiere la scelta più conservativa. Non si abbandona mai la prima posizione a cuor leggero. In ogni caso la Mercedes in tutta la stagione non ha mai mostrato una smaccata predisposizione a prendersi dei grandi azzardi. Gli anglo-tedeschi da questo punto di vista ragionano da veri teutonici, mentre in Red Bull sono più creativi e temerari. Il vero team campione dovrebbe essere quello. Se vogliamo è un paradosso anche questo: che il titolo mondiale Costruttori sia finito alla squadra delle due che se l'è meno meritato in tutta la stagione. Perché non ha mai mostrato, se non in rare occasioni, una netta superiorità di vettura (semmai soltanto di motore) o una sorprendente aggressività nelle strategie.

Possiamo dire che è finita un'epoca? Certo, quella del dominio Mercedes (chi si è accorto che il titolo Costruttori l'hanno vinto loro?). Ma soprattutto la vittoria di Verstappen su Hamilton sancisce una svolta importante in F.1. Anzi, un cambiamento davvero epocale. Il trionfo della guida aggressiva su quella classica d'altri tempi. Fatta di duelli in cui però il rivale rispetta l'avversario e gli lascia spazio di manovra. E gli porge gli onori a fine gara. Hamilton è l'ultimo, velocissimo, interprete di questo stile epico. Verstappen invece rappresenta il nuovo: il "cannibale" del volante che aggredisce a testa bassa e non fa prigionieri. O tutto o niente. Mettere a confronto i loro stili di guida è come paragonare l'analogico al digitale. Non è detto che uno stile sia a priori migliore dell'altro, ma è evidente che i due fanno vivere lo show dei Gran Premi in modo diverso. Con Max I° la F1 entra definitivamente nell'era digitale. ●

Verstappen alla meta di una vita

UN PADRE, UNA PASSIONE, UN SOGNO. INFINE, IL SUO RAGGIUNGIMENTO IN UNA CORNICE DA FAVOLA E CON UNA TRAMA CHE SEMBRA UN FANTASTICO FILM. ECCO PASSO DOPO PASSO TUTTA LA STORIA DI MAX, DAI PRIMISSIMI PASSI IN KART ALL'ULTIMO RUSH CHE NE HA DECRETATO LA LAUREA IRIDATA F.1

di Massimo Costa

«**È** *tutta una follia»*, ha detto Max Verstappen, stordito dalla felicità e ancora incredulo di quell'ultimo giro che entrerà nella storia della F.1 e che lo ha reso campione del mondo per la prima volta a 24 anni. Ma tutta la carriera del pilota olandese è stata una follia. Sempre al limite, se non oltre. Cominciamo dall'inizio. Velocissimo nel karting dove è cresciuto in un regime quasi militaresco imposto dal padre Jos, ex pilota di F.1 nel periodo 1994-2003 e purtroppo coinvolto in diverse spiacevoli situazioni giudiziarie per comportamenti non consoni con la moglie Sophie Kumpen (apprezzatissima kartista) dalla quale ha poi divorziato malamente, ed alcune successive compagne oltre a una aggressione al proprio padre avvenuta nel 2016, il piccolo Max ha vinto tutto nel 2013: il campionato del mondo della classe KZ davanti a Charles Leclerc e l'europeo della KZ e della KF. A quel punto, pareva scontato il passaggio in formula nella Eurocup Renault per il 2014. Verstappen aveva svolto diversi test nel corso del 2013 con la Tatuus della MP Motorsport, squadra olandese protagonista della categoria promossa dalla Casa francese. Ma per una serie di motivi, soprattutto economici, il manager Raymond Vermeulen e il padre Jos non hanno trovato una squadra dove piazzare Max. Il motivo? Economico. Di fatto, il management del fresco campioncino di karting pretendeva che i team avrebbero dovuto farlo correre gratuitamente, o quasi. In questi campionati, è molto difficile che una formazione riesca a schierare un pilota, seppure meritevole, a costo zero, e così ogni trattativa intavolata è saltata. Cosa fare? Jos si è rivolto a Frits Van Amersfoort, proprietario della squadra che porta il suo nome ed è nota come VAR, che lo aveva portato in pista nel 1992 nella Formula Opel Lotus. Il team Van Amersfoort partecipava alla F3 tedesca, dove riusciva ad essere protagonista, e alla F3 europea, ma non con brillanti risultati, anzi. Nell'ambiente era considerata una squadra di seconda fascia. In fretta è stato trovato un accordo e così Max si è ritrovato proiettato nella F.3 continentale, di fatto saltando il primo gradino formativo della Formula Renault 2.0. Verstappen ha subito fatto la differenza portando la VAR nelle primissime posizioni della serie. In calendario, ben 33 gare su 11 appuntamenti. A Norisring, sesto appuntamento stagionale, Verstappen è balzato al secondo posto della classifica generale alle spalle del leader Esteban Ocon, che non è mai riuscito ad avvicinare in quanto a punti. Ma tra i due ci sono stati diversi momenti caldi e subito ci si è resi conto del modo di intendere la bagarre di Verstappen: spesso eccessivo con la tendenza a portare, in fase di compimento di un sorpasso, il rivale nella via di fuga. Entrate spesso alla "spero in Dio", "come va, va". Non sono mancati i litigi, le proteste, i contatti proprio con Ocon a Spielberg, una ruggine che poi si è trascinata nel tempo e forse tutti ricorderete quando il francese nel Gp di F.1 del Brasile, da doppiato ha eliminato Verstappen che comandava la corsa. Una mossa infelice di Ocon, ma molti hanno ricordato l'episodio della F.3 I piloti spesso se la legano al dito e quando capita l'occasione, anche dopo anni, finisce che te la fanno pagare. Ma in ogni caso, il 2014 di Verstappen è stato travolgente con-

QUANDO PAPÀ DIVENTA UN VERO MOTIVATORE
Jos Verstappen si complimenta alfine con Max dopo il trionfo iridato di Abu Dhabi: una rincorsa durata una vita e iniziata in kart quando il baby aveva da poco chiuso con latte e biscotti...

SCENE DI GIOIA IN CASA RED BULL
Il successo ormai insperato di Max scatena subito scene di delirio collettivo in casa Red Bull, con tutto il team, Marko, Horner e Lambiase in testa pronti a celebrare il giovane neo-iridato

siderando che arrivava direttamente dal karting e si era dovuto confrontare con piloti che avevano già gareggiato in F3 ed avevano precedentemente maturato esperienze in F.Renault. Sono state dieci le vittorie di Max, di cui ben sei consecutive. Il campionato lo ha poi concluso in terza posizione, superato in classifica generale nell'appuntamento finale di Hockenheim da Tom Blomqvist mentre Ocon ha vinto il titolo. I bei risultati colti nel corso della stagione hanno subito attirato l'attenzione di due colossi della F.1: Mercedes e Red Bull. Era l'estate del 2014 quando già si parlava del raggiungimento dell'accordo tra Verstappen e Toto Wolff, sul piatto un 2015 in GP2. Ma ecco che Helmut Marko, nel mese di agosto di quell'anno, è entrato a gamba tesa e pure di non farsi scappare Max ha alzato l'offerta: debuttare in F.1 con la Toro Rosso, immediatamente, nel 2015 pur con una sola stagione sulle spalle nelle formule propedeutiche e pur sapendo che sarebbe stato minorenne. Davanti a una simile proposta, i Verstappen non hanno avuto dubbi, hanno salutato la Mercedes e si sono gettati a capofitto verso Faenza. Sembrava una assurdità e invece... Ecco quindi che Verstappen nel giro di 12 mesi si è ritrovato dal karting a correre nel Mondiale F.1. Come dicevamo all'inizio di questo articolo, è tutta una follia. E così, è partita l'avventura di Max nell'olimpo della F.1 a soli 17 anni. E subito ha impressionato qualificandosi 13esimo nel Gp del debutto a Melbourne, poi addirittura due sesti posti sempre in qualifica a Sepang e Barcellona. Non sono mancati gli errori, ma anche due splendidi quarti posti a Silverstone ed Austin. Oramai il dado era tratto e nel maggio del 2015, la Red Bull ha deciso di bocciare Daniil Kvyat, pilota del team diretto da Christian Horner assieme a Daniel Ricciardo, e promuovere Verstappen. Un terremoto, perché Max nella sua prima apparizione con la Red Bull, ha clamorosamente vinto quel Gp di Spagna. Pazzesco. È quindi cominciata la leggenda Verstappen, con l'Olanda impazzita per il 18enne compatriota tanto da iniziare a frequentare tutte le piste europee, come quando si segue con passione la nazionale di calcio del proprio Paese. Un amore in-

condizionato. Verstappen intanto, ha vinto ancora nel 2017, Malesia e Messico, nel 2018 in Austria e Messico eccetera, fino ad arrivare ai venti successi in carriera. Ma nel frattempo, Verstappen aveva aumentato anche la sua popolarità negativa, per i suoi eccessi in pista, per la mancanza di rispetto nei confronti di Sebastian Vettel, Kimi Raikkonen, i media in generale. Fino ad arrivare allo scontro in più di una occasione con Daniel Ricciardo, buttato fuori pista a Budapest e Baku. Piano piano il ragazzo si è addolcito, ha capito che non era necessario correre sempre e comunque al 120 per cento. Il cambio è avvenuto nel 2018 a Montecarlo quando ha gettato al vento la possibilità di ottenere una pole che era nell'aria, andando a sbattere senza troppo senso nel corso del terzo turno libero, soltanto perché voleva togliere la prima posizione a Ricciardo. La botta, dal punto di vista dell'orgoglio personale è stata notevole, come la sgridata che si è preso da Horner e Marko. Ma quell'incidente è servito, perché Max è divenuto decisamente più riflessivo, attento, rispettoso, e i risultati sono arrivati con facilità, anche senza quel modo di correre al 120 per cento. Quest'anno però, nella furiosa battaglia con Hamilton per la conquista del mondiale, Max ha rispolverato dal cassetto, in alcune occasioni, quell'atteggiamento eccessivo, della staccata impossibile tanto poi sarà l'altro a scansarsi. Non ne avrebbe bisogno, considerando il grande talento che possiede, ma è così. Verstappen ha vinto un mondiale incredibile, all'ultimo giro dell'ultima gara, come era capitato proprio ad Hamilton nel 2008 quando superò a poche curve dal traguardo la Toyota di Timo Glock strappando il mondiale, vinto per qualche secondo, da Felipe Massa. ●

AMG
UBS

Mercedes ok nei Costruttori

ALLA FINE LA CASA TEDESCA SI CONSOLA ANDANDO A VINCERE IL MONDIALE DELLE SQUADRE, CHE È POI QUELLO CHE DISCIPLINA IL FLUSSO DEI DOLLARI. CONFERMANDO CHE RESTA A TUTT'OGGI LA SQUADRA AL CENTRO DEL RING...

di Matteo Novembrini

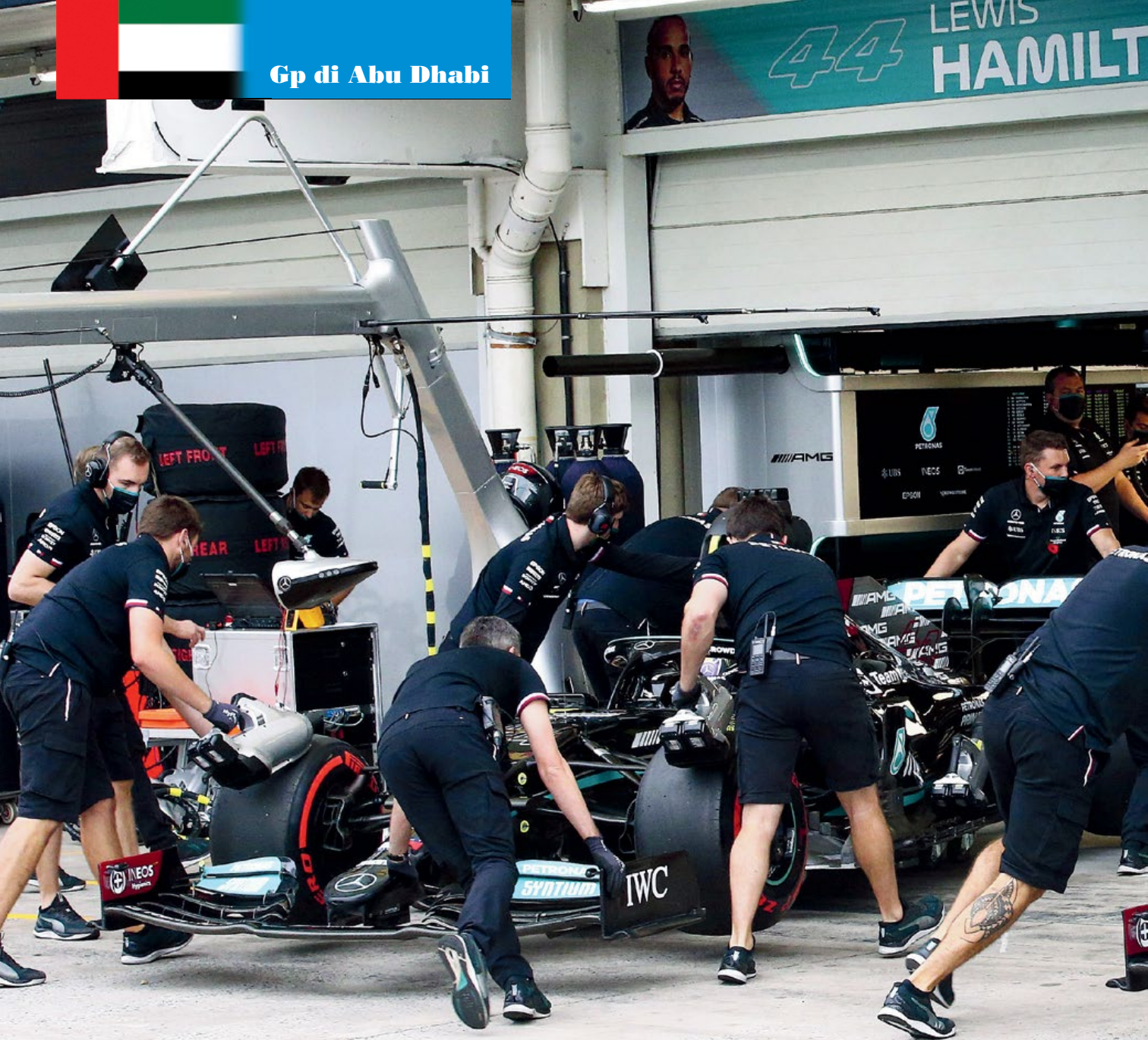
WOLFF SODDISFATTO MA PER NIENTE FELICE
Per come è finita nella sfida tra piloti, Toto Wolff non può certo gioire per la conquista dell'ottavo mondiale consecutivo vinto dalla Mercedes tra i Costruttori, il quale resta comunque un traguardo di cui andare orgogliosissimi

«Non dobbiamo pensare a vincere un titolo, dobbiamo pensare a vincerne molti». Quelle parole di Aldo Costa divennero un manifesto appeso ad un muro, come una massima da seguire, un ideale da perseverare, un sogno da realizzare. Perché è giusto partire da qui, dall'inizio. Quando un italiano che di domini si intendeva, avendo preso parte in prima persona alla strepitosa striscia di successi della Ferrari, ebbe la visione di poter vivere di nuovo un'esperienza del genere. Quelle parole colpirono anche Toto Wolff, uno sì ambizioso ma che all'epoca rimase stupito dalla sicurezza con cui uno dei suoi ingegneri migliori gli mise di fronte l'idea di un impero da costruire. Da allora, da quelle parole appese al muro, quella squadra non ha più perso. E' vero, dopo sette anni è arrivato il primo titolo Piloti non portato a casa da un pilota della Mercedes. Ma il titolo Costruttori è rimasto lì, sospeso tra Brackley e Brixworth, le due sedi che hanno sfornato gioielli a ripetizione. Dalla W05 alla W12, non c'è stata macchina che non sia riuscita ad imporsi nella classifica a squadre. Dal settebello del 2020 all'ottovolante del 2021, per la Mercedes siamo a otto allori consecutivi tra i team: polverizzato il record della Ferrari, che si era fermata a sei tra il 1999 ed il 2004.

Mondiale duro, ma Mercedes vincente

Certo non è come gli altri anni, non può esserlo. Perché a fare da contraltare ad un mondiale Costruttori vinto c'è un mondiale Piloti perso quando ormai sembrava tutto fatto, quando niente e nessuno sembrava poter impedire a Lewis Hamilton di cingersi nuovamente della corona. È successo l'impensabile, come impensabile è stata un'annata piena di colpi di scena, lotte e polemiche. La superiorità del 2020 ha lasciato spazio ad un equilibrio quasi totale nell'arco dell'anno, con una Mercedes che aveva iniziato con qualche preoccupazione in più del previsto. Perché non scordiamoci i mugugni di Lewis dopo i test in Bahrain, quando con la vettura denominata ufficialmente W12 E Performance l'inglese aveva fatto capire che di superiorità netta non fosse più il caso di parlare. Da lì è partita una lotta mondiale cominciata comunque con un successo a Sakhir e proseguita a colpi di sviluppi contro la Red Bull, in un equilibrio molto precario tra l'esigenza di spingere forte sul modello 2021 e quella di non tralasciare l'impegno sul progetto del 2022, importantissimo per non cominciare in affanno un nuovo ciclo tecnico. Tra queste due richieste, la squadra ha saputo gestire una pressione crescente e tenere il ritmo di una sfida che è stata totalizzante, per i ritmi di lavoro e le gare in successione, contro il peggior avversario che la Mercedes abbia mai incontrato dall'inizio dell'era ibrida. Tutto questo senza dimenticare le dinamiche di mercato, con un Hamilton che ha voluto risolvere in fretta la pratica rinnovo mentre invece Valtteri Bottas veniva accompagnato gentilmente alla porta: il suo tempo era scaduto, era scoccata l'ora di George Russell, promesso sposo per il 2022. La parte difficile sul lavoro con il finlandese è stato tenerlo vivo, è stato farlo sentire ancora parte della squadra nonostante sapesse che il suo futuro fosse altrove. Non è stata la stagione migliore, per Valtteri: tante volte è mancato, tante volte è stato impalpabile, ma ha saputo comunque lasciare un segno. Come ad Istanbul, quando con Hamilton relegato indietro in griglia per scontare la penalità dovuta alla sostituzione del motore ha saputo fare le veci del caposquadra vincendo davanti a Verstappen; non è servito a Lewis, ma per la Mercedes sono stati punti fondamentali per la classifica a squadre. Rispetto a Sergio Perez ha fatto più punti (36, per la precisione) ed il confronto tra i numeri due è stato quello che ha deciso l'esito del Costruttori in questo infinito mondiale 2021.

Tra stabilità e innovazione

L'apporto di Valtteri in chiave Costruttori è stato il lascito finale di un pilota che si è sposato perfettamente con il progetto Mercedes. Dopo la lotta interna tra Hamilton e Rosberg, Toto Wolff aveva preso la decisione di giocare ad una punta, ed il finlandese è stato una pedina che si è incastrata perfettamente in un ingranaggio ben oliato già da qualche anno. E ci ha pensato a lungo, Toto, prima di cambiare. Il motivo? Semplice: perché la Mercedes, in questi anni, ha sempre cambiato ma con i tempi giusti, rinnegando l'immobilismo di chi ha paura di ritoccare un macchinario vincente, ma senza gli stravolgimenti tipici di chi invece è troppo frenetico.

Per certi versi, si può parlare di stabilità e innovazione allo stesso tempo: stabilità perché si è sempre mantenuto la stessa linea, non intervenendo in maniera precipitosa quando qualcosa non ha funzionato; innovazione perché in otto anni sono cambiate tante pedine, anche in ruoli fondamentali. Il risultato è stato perfetto, consegnandoci un'armata imbattibile: chi arrivava, andava ad inserirsi in un contesto già ben avviato pronto a farsi catturare in un ambiente in cui regnava la mentalità del lavorare sodo ma sereni, in un'azienda mai alla caccia di colpevoli ma di soluzioni. In questo arco di tempo in pochi, o forse nessuno, sarebbero stato in grado di attutire così tanti cambiamenti nell'organico senza lasciare traccia: a fine 2013, quindi a progetto 2014 ormai ultimato, se ne è andato Ross Brawn, nel 2016 hanno abbandonato Nico Rosberg e Paddy Lowe, se ne sono andati anche Aldo Costa nel 2019 ed Andy Cowell, il tutto senza dimenticare il favoloso apporto, venuto meno, dell'indimenticato Niki Lauda. Attutire e comprendere le scelte professionali, se non esistenziali, dei propri punti forti è una forma di rispetto che i grandi marchi sanno fornire ai nomi che li aiutano a diventare grandi, un riconoscimento che si concede a chi, per la causa, è stato disposto a sacrificare giornate intero in nome di un sogno, di un obiettivo. In un ambiente sempre così sotto pressione come quello della F.1 è difficile riuscire a dare continuità anno dopo anno, senza adagiarsi minimamente su una bacheca ormai stracolma. Ma quello di non accontentarsi mai è proprio il segreto di chi è destinato ad incidere il proprio nome nella storia.

E ADESSO VIA AL NUOVO CICLO

Dopo aver vinto tutti i mondiali Costruttori nel primo ciclo della formula turboibrida, le Mercedes tornano a casa lasciando campo libero alle monoposto di nuova generazione, per l'attesissima sfida 2022

di Alessandro Gargantini

La Ferrari con Sainz a podio

MISSIONE COMPIUTA, CON IL TERZO POSTO DI GARA CHE CERTIFICA LA STESSA POSIZIONE ANCHE NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI, RIUSCENDO A CENTRARE IL TARGET PREVISTO

CORONAMENTO DI UNA BELLA ANNATA
Sainz si gusta il podio fianco a fianco con i due protagonisti del mondiale, togliendosi la soddisfazione di precedere Leclerc nella classifica Piloti

Abu Dhabi. Missione compiuta su tutti i fronti per la Scuderia Ferrari, che ha diversi motivi di soddisfazione al termine di un mondale nel quale gli uomini diretti da Mattia Binotto hanno integralmente raggiunto i traguardi che si erano posti. La Casa del Cavallino è riuscita largamente nell'impresa di assicurarsi il ruolo di terza forza nel mondiale, piegando la concorrenza di un rivale diretto ostico come la McLaren, dotata di un line-up molto competitivo e che ha compiuto un numero maggiore di investimenti focalizzati sul mondiale 2021, ai quali i tecnici di Maranello hanno risposto con pochi interventi mirati ed altamente efficaci. Al podio ottenuto dalla Rossa nella classifica riservata ai costruttori, sul tracciato degli Emirati si è aggiunto il terzo posto conquistato da un ottimo Sainz, molto ispirato sul rinnovato impianto di Yas Marina. Il quarto podio stagionale, che si somma al secondo

posto di Monte Carlo ed alle terze piazze di Budapest e Sochi, ha consentito a Sainz di raggiungere la quinta posizione nella graduatoria riservata ai Piloti, dove lo spagnolo ha superato Norris e Leclerc, sceso al sesto posto. Il rendimento nel corso del campionato di Sainz e Leclerc è stato allineato, con il madrileno che ha conquistato nel complesso 5,5 punti in più del nuovo team mate, ed è stato cruciale nella conquista da parte della squadra del terzo posto nella classifica Costruttori. A differenza di Sainz, il ventiquattrenne driver del Principato non ha avuto molta fortuna negli Emirati. Dopo essere salito al sesto posto nelle prime fasi di gara, a causa del traffico il monegasco ha accusato problemi di degrado con le mescole Soft e si è fermato per il primo cambio gomme già dopo quattordici passaggi. Nel proseguo del Gran Premio, per Leclerc non ha pagato la strategia di compiere un secondo cambio gomme, passando dalle Hard alle Medium, nel corso del trentacinquesimo giro, mentre il Gran Premio era in regime di virtual safety car. Il monegasco è rientrato in pista alle spalle di un gruppetto di piloti che beneficiava dell'uso del DRS e non è riuscito ad andare oltre il decimo posto. Ciò non ha però precluso alla Scuderia Ferrari di conquistare un bottino di sedici punti che le ha consentito di estendere il proprio vantaggio nei confronti della McLaren, settima con Norris e dodicesima con Ricciardo, di altri dieci lunghezze e chiudere con un margine molto ampio a suo favore il duello per il terzo posto tra i Costruttori.

Un fine settimana in crescendo per Sainz

Nella giornata di venerdì, il primo impatto delle SF21 su un tracciato che non ha mai portato particolare fortuna alla Casa del Cavallino non è stato di semplice interpretazione. Leclerc e Sainz hanno occupato in entrambi i turni di prova rispettivamente l'ottavo ed il nono posto cercando nuovi riscontri su in tracciato che è diventato nettamente più veloce e fluido nel ritmo dopo le recenti modifiche. Le temperature che sono scese costantemente ed il manto stradale sul quale si è progressivamente accumulata più gomme hanno garantito un sempre maggior grip e a tempi sul giro che sono scesi costantemente. Nel primo turno di prova, per prendere confidenza con le riasfaltature e con le modifiche del tracciato, entrambi i piloti sono scesi in pista con le mescole Soft. Nel pomeriggio Leclerc e Sainz hanno preso confidenza con le Medium e fatto alcune simulazioni delle qualifiche. Con entrambi i tipi di mescola, il monegasco è stato leggermente più rapido nei tempi sul giro rispetto allo spagnolo, che ha evidenziato problemi nel trovare il miglior bilanciamento della sua monoposto, con la quale non ha subito trovato un feeling soddisfacente. Leclerc e Sainz si sono espressi favorevolmente sulle modifiche effettuate sul tracciato di Yas Marina, che ha comunque generato un degrado importante sugli pneumatici.

Per lo spagnolo un miglior equilibrio nei tre settori

Nel terzo turno di prove libere si sono invertite le posizioni dei due piloti della Casa del Cavallino, con Sainz, ottavo, che si è rivelato per la prima volta più veloce del team mate nel corso del fine settimana. Il trend si è confermato nella sessione di qualifica, chiusa dal madrileno al quinto posto, due posizioni davanti al monegasco. Sainz ha mancato la seconda fila per soli sessantuno millesimi, con Leclerc più lento del team mate di poco più di un decimo di secondo. Nella sessione di qualifica è stata cruciale la gestione delle mescole Soft nel corso di Q3. Leclerc ha chiesto di più alle sue gomme nei primi due settori, pagando dazio nel terzo, che gli è costato un paio di decimi che gli hanno impedito di lottare per la seconda fila. Il monegasco ha siglato il secondo miglior intertempo nel settore centrale alle spalle di Verstappen, ma non è andato oltre al decimo nel primo settore e al sesto nell'ultimo. Sainz ha invece siglato il dodicesimo miglior intertempo nel primo settore ed il quinto nei due restanti. Lo spagnolo nel giro decisivo ha trovato un rendimento più costante che gli ha permesso di conquistare il quinto posto sullo schieramento di partenza. In termini di velocità massima, Verstappen ha raggiunto la velocità più

PUNTO DI CONSOLAZIONE PER CHARLES LECLERC
Un decimo posto dopo una gara non eccezionale è il bottino non certo lauto per Charles Leclerc, qui davanti a Sainz, ma reduce da un finale di stagione non molto soddisfacente

alta alla Speed Trap toccando i 328.3 km/h contro i 323.6 km/d di Leclerc, a conferma di come l'olandese abbia voluto un assetto particolarmente scarico, mentre i ferraristi hanno badato alla gestione del degrado emerso il giorno prima con un assetto in grado di fare scivolare meno la monoposto. Sainz è apparso particolarmente rinfrancato per il lavoro svolto con lo staff tecnico nella serata di venerdì, quando sono stati individuati e risolti alcuni problemi di assetto. Per entrambi i piloti la sessione di qualifica è stata convincente, con tutti e due in lotta per la seconda fila fino alla fine, seppur all'interno di un quadro di grande equilibrio tra le squadre alle spalle di Mercedes e Red Bull.

Per Leclerc un punto nel traffico

Nel corso del Gran Premio, per entrambi i piloti di Mattia Binotto e Laurent Mekies si è rivelata cruciale la gestione degli pneumatici. Sainz ha colto la quarta posizione alle spalle di Perez sin dalle primissime fasi di gara e ha avuto pista libera davanti a sé. Come da programma, il madrileno è scattato con le Soft ed è passato ad un treno di Hard, con il quale lo spagnolo ha concluso il Gran Premio al terzo posto senza più rientrare nella corsia box, dopo diciannove tornate. Sainz ha ottenuto il quinto podio stagionale per la Scuderia Ferrari ed è stato molto abile nel gestire il primo stint con le mescole Soft. Leclerc ha avuto una prima fase di gara meno lineare.
Il monegasco ha superato Bottas nel corso del primo giro mettendosi alle spalle di Norris. Leclerc è stato al sesto posto alle spalle di Norris fino al quattordicesimo giro, quando, in difficoltà con le mescole Soft, il monegasco è rientrato nella corsia box per sostituirle con un treno di Hard. Nel corso del trentacinquesimo giro, in regime di virtual safety car, Leclerc è passato nuovamente nella pit-lane per passare ad un treno di Medium, ma è rientrato in pista nel traffico, con un trenino di vetture molto vicine e in grado di usare il DRS. Per questo motivo, il monegasco non è riuscito a risalire oltre al decimo posto e per una sola lunghezza ha perso il sesto posto nella classifica riservata ai piloti a vantaggio di Norris. ●

GIOVEDÌ 9 DICEMBRE

LECLERC: «La lotta con Lando (Norris) è ancora molto aperta. Chiaramente mi farebbe piacere riuscire a rimanere quinto, ma più di tutto mi interessa divertirmi. È stata una stagione intensa, che ci ha visto progredire costantemente e la rincorsa al terzo posto che si è concretizzata nella parte finale dell'anno credo ne sia la dimostrazione. Poi sarà 2022. Avremo un assaggio della prossima stagione nei test della settimana prossima e non vediamo l'ora di tuffarci in questa nuova avventura».

SAINZ: «Direi che è stato il miglior anno della mia carriera, sia dal punto di vista della mia crescita come pilota che come persona, perché mi sono trovato a vivere un'avventura completamente diversa da tutte le precedenti, nel team più storico della Formula 1 e con molta più pressione. Credo di essere cresciuto costantemente nell'arco della stagione, migliorando l'affiatamento con la squadra e la conoscenza della vettura che è aumentata e nelle ultime gare ha raggiunto un ottimo livello. Voglio godermi quest'ultimo weekend del 2021 e chiudere con un bel risultato, magari provando anche a fare un pensierino al quinto e al sesto posto in classifica».

VENERDÌ DOPO LIBERE

LECLERC: «La nuova configurazione del tracciato mi piace ed è divertente da guidare. I cambiamenti sembrano aver reso più facile seguire le vetture davanti e per questo mi sento di dire che le modifiche vanno nella giusta direzione. L'evoluzione della pista è stata notevole nell'arco della giornata, soprattutto per l'abbassarsi delle temperature con il calare della sera, e questo ci ha aiutato a trovare più grip. Il degrado gomme è piuttosto alto ma penso che la nostra vettura si stia comportando bene su questo circuito. A livello di passo abbiamo fatto un buon lavoro nella simulazione di gara, mentre credo ci sia ancora un po' da migliorare in vista della qualifica. In questo ambito ci manca ancora qualcosa rispetto ad alcuni dei nostri diretti rivali. Spero che riusciremo a mettere tutto insieme per far bene in vista di domani».

SAINZ: «La giornata di oggi ad Abu Dhabi è stata impegnativa. La configurazione modificata del tracciato e il nuovo asfalto hanno reso la guida qui veramente diversa rispetto agli anni scorsi. È stato molto difficile perché fin dalle prime prove libere non mi sono sentito a mio agio con la vettura e ho inseguito il giusto bilanciamento per tutto il giorno. Questo è piuttosto inusuale perché di solito siamo sempre in grado di iniziare il weekend con il piede giusto e invece oggi so che abbiamo molto lavoro da fare in vista di domani. Analizzeremo i dati con gli ingegneri per capire dove possiamo migliorare la macchina e di conseguenza la nostra prestazione in vista della qualifica».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

SAINZ: «Siamo molto soddisfatti della prestazione odierna visto che ieri era stato uno dei venerdì più difficili da parecchie gare a questa parte e oggi siamo stati in grado di recuperare bene. Abbiamo lavorato sodo per tornare ad avere una vettura competitiva e per questo ringrazio tutta la squadra. Questa sessione ha confermato i progressi che ho fatto in qualifica dall'inizio dell'anno e si tratta di un'ulteriore aspetto positivo di questo sabato. Il terzo settore era fondamentale: per avere un buon giro non bisognava spingere troppo con le gomme nei primi due settori e dare tutto nell'ultimo. Guardando la classifica sarebbe anche potuta andare meglio visto che Lando è solo pochi centesimi davanti a me. Domani non sarà facile superare ma faremo di tutto per dargli del filo da torcere e guadagnare posizioni. Voglio concludere la mia prima stagione con la Scuderia Ferrari in crescendo. Andiamo in gara!».

LECLERC: «C'era il potenziale per fare meglio oggi. In Q3 nel primo e nel secondo settore mi stava riuscendo un giro molto buono ma probabilmente ho spinto un po' troppo. Di

conseguenza quando sono arrivato nell'ultima parte non avevo più grip: è un peccato ma è andata così. Rimontare domani non sarà facile, ma ce la metterò tutta. Abbiamo un passo gara piuttosto forte e quindi spero in una bella gara nell'ultimo appuntamento di questa stagione».

MEKIES: «Una qualifica solida, soprattutto per il livello della prestazione che abbiamo dimostrato. Sin dall'inizio della stagione abbiamo visto che, alle spalle dei due team che lottano al vertice, c'è un grandissimo equilibrio e basta pochissimo per essere davanti o dietro a un gruppo potenzialmente composto da dieci-dodici piloti. Carlos e Charles hanno dato il massimo, sono stati in lizza per la seconda fila fino all'ultimo e i loro piazzamenti finali sono una buona base di partenza per la gara di domani. Dopo due piste totalmente nuove siamo arrivati su un circuito che è stato modificato in maniera significativa, rendendolo decisamente più scorrevole e credo che il lavoro fatto dalla squadra durante il fine settimana stia dimostrando ancora una volta la capacità di adattarsi velocemente alle novità. Oggi abbiamo avuto un approccio controcorrente nella gestione della qualifica, che ci ha aiutato a sfruttare il nostro potenziale: domani cercheremo di tradurlo in un buon risultato, utile per raggiungere quegli obiettivi che stiamo ancora inseguendo. Vogliamo terminare la stagione con una bella gara, cercando di dare un sorriso ai nostri piloti, ai nostri colleghi che lavorano duramente ogni giorno, in pista e a Maranello, e a tutti coloro che, in tutto il mondo, seguono con passione e affetto la Scuderia Ferrari".

DOMENICA DOPO IL GP

SAINZ: «Che bel modo di chiudere il mio primo anno con la Scuderia Ferrari! Sapevamo che sarebbe stata una gara difficile sul fronte delle gomme ma abbiamo sfruttato tutta l'esperienza accumulata durante la stagione per allungare la vita delle mie Soft nel primo stint e poi per prendermi cura fino alla bandiera a scacchi delle Hard che ho montato al pit stop. Concludere questo primo campionato con la Scuderia con un podio, il terzo posto tra i Costruttori e il quinto tra i Piloti è il modo perfetto per avvicinarsi alla pausa invernale. Voglio ringraziare i nostri tifosi e l'intero team, Charles, il management, ogni elemento della squadra corse e tutte le persone che lavorano in fabbrica a Maranello per l'accoglienza che mi hanno riservato quest'anno. In Ferrari mi sono sentito a casa fin dal primo giorno e questo, insieme allo sforzo portato avanti ogni giorno da tutti, è stato fondamentale per migliorare gara dopo gara e concludere così bene questo campionato. Infine voglio fare le congratulazioni a Max e Lewis per la loro grande stagione. Sono contento per Max, al quale vanno i miei complimenti più speciali. Da domani iniziamo a pensare al prossimo anno. Forza Ferrari!».

LECLERC: «Quella di oggi non è stata una grande gara. Il primo stint non era male, poi abbiamo provato qualcosa di diverso montando la gomma Medium durante la fase di Virtual Safety Car. È stata una decisione che abbiamo preso insieme con la squadra, ma purtroppo non ha funzionato come ci aspettavamo. Congratulazioni alla squadra per il terzo posto tra i Costruttori, non era facile dopo la stagione dell'anno scorso e per questo voglio ringraziare tutti i componenti del team, sia in pista che in fabbrica a Maranello, per il duro lavoro che hanno fatto per rendere possibile questo risultato. Carlos ha disputato un'ottima stagione e gli faccio i complimenti per il quinto posto nella classifica Piloti. Un grande bravo a Max per la conquista del titolo: corriamo uno contro l'altro fin da quando eravamo bambini sui kart e so da sempre quanto è forte. Era solo questione di tempo prima che centrasse questo obiettivo, se lo merita. La stagione 2021 si è conclusa oggi e da domani inizia quella 2022. Inizieremo a prepararci per la prossima con i test che sono in programma da dopodomani. Crediamo che il nostro punto di partenza sia buono e dobbiamo continuare a lavorare per poter combattere davanti nel campionato del mondo 2022».

BINOTTO: «Volevamo finire questa stagione con un sorriso e ci siamo riusciti. Il podio di Carlos è il modo migliore per chiudere un campionato che ci ha visto fare dei progressi importanti rispetto all'anno scorso. Siamo consapevoli che la distanza da chi ha lottato per i titoli iridati è ancora molto ampia ma è innegabile che siamo riusciti a crescere nell'arco della stagione. Il terzo posto nei Costruttori è arrivato grazie agli sforzi di tutta la squadra, in pista e a Maranello, che ha saputo lavorare con impegno, determinazione, umiltà e unità. Questo spirito di collaborazione e questa voglia di crescere insieme hanno animato anche i nostri piloti, Carlos e Charles, che hanno dimostrato coi fatti e con i comportamenti di essere all'altezza del compito che gli abbiamo dato come piloti della Scuderia Ferrari e di essere la miglior coppia in circolazione. Ora ci possiamo concentrare al 100% sullo sviluppo della vettura del prossimo anno, quando vogliamo tornare a far gioire i nostri tifosi in tutto il mondo: intanto desideriamo ringraziarli per non averci mai fatto mancare il loro sostegno, neppure nei momenti più difficili. Infine, voglio ringraziare i nostri partner, che ci continuano a sostenere, in primis chi è con noi da più di quarant'anni, come Philip Morris International: il loro supporto è sempre importante e continuerà ad esserlo anche in futuro».

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

Pole magica, partenza orrenda, sorpasso maschio, mancata restituzione della posizione scandalosa e poi gara moscia, tendenzialmente perdente. Quindi gli arriva l'opportunità. La Safety-Car. Proprio quando serve. Con le gomme giuste e la rabbia adeguata. E la disperazione diventa carburante alternativo e sostenibile della gloria. Cos'è il genio? È fantasia, intuizione, decisione e velocità d'esecuzione. Pure ondeggiando e pareggiando maltolto e fortuna, Max Verstappen è il nuovo campione del mondo di F.1. In modo rocambolesco ma meritato. Grande.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

CARLOS SAINZ

Regala un podio alla Ferrari e chiude sorprendentemente il mondiale davanti al compagno di squadra Leclerc. Immenso Sainz, giunto a Maranello secondo alcuni col solo compito d'impersonare un Barrichello moro e alla fine ben felice d'aver fatto lo shampoo al ragazzo d'oro della Rossa. Ma non ha senso alimentare rivalità interne, insignificanti ora e poco costruttive, quanto piuttosto solo sottolineare che la Ferrari di piloti buoni ne ha due, mica solo uno. Pronti magari a riportarla nelle posizioni che contano, ossia la prima, la prima e la prima, in presenza di un'auspicabile ottima monoposto in arrivo. Sperém.

MIGLIOR FILM

LEWIS HAMILTON

Parliamoci chiaro: il Gp di F.1 ad Abu Dhabi avrebbe meritato di vincerlo Lewis. Superiore in gara e per rendimento di macchina. Peccato solo l'ombra di quella mancata restituzione di posizione, ma, a parte quella, Hammer ancora una volta al top. Però nel finale la corsa si trasforma nell'ultimo giro della 500 Miglia di Indy, cambia copione, diventa un'altra cosa e un'altra corsa e Max sfrutta l'occasione della vita (e su Fb l'avevo paventato in diretta, vedi sopra...). Peccato per il traguardo degli 8 titoli. E la sportività di Lewis e del padre Anthony con Max e Jos a fine gara è meravigliosa. Così si fa.

MIGLIOR REGIA

SERGIO PEREZ

Il messicano si rende protagonista di uno dei più bei gesti nella storia recente dello sport e di una delle più grandi gregariate nella storia dell'umanità, impegnando Lewis Hamilton in un corretto duello all'ultima staccata, con tanto di sorpasso e controsorpasso. Giusto per rallentare Hammer e consentire al compagno Verstappen di riguadagnare disperatamente terreno. Niente di decisivo, però il tempo perso da Lewis si rivela prezioso e Max, soprattutto, ricresce di morale, non sentendosi solo. Il suo commento in team radio è la sola cosa allegra dell'olandese fino all'ultimo giro: «Checo is a legend». Ha ragione.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

YUKI TSUNODA

Grandissimo riscatto in qualifica e soprattutto in gara per il giapponesino al quale finora non era quasi mai mancata la velocità pura sul giro secco, ma spesso l'intensità nell'arco di gara e un po' di testa nei momenti determinanti. In questo weekend, invece, tutto quadra tanto che per la prima volta riesce a stare davanti comodamente al suo validissimo compagno di squadra Gasly sia in qualifica che in gara, malgrado una millimetrica violazione dei track limits. Poco male, perché in corsa il baby nipponico si scatena e si conferma, con una prestazione maiuscola ai margini della zona podio, ribadendo che lui in F.1 ci può stare.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

MERCEDES

La rabbia dopo la sconfitta di Lewis è comprensibile. E i reclami fioccano, giusto per sfogare il mancato entusiasmo per il supercampione. Però due grandi dati di fatto restano. Su tutto, la conquista dell'ottavo titolo mondiale Costruttori consecutivo e anche la piena consapevolezza che era proprio la Mercedes W12 la monoposto più performante, a Abu Dhabi. E solo le vicissitudini della corsa le hanno impedito una vittoria di tappa che sul piano dell'assetto, delle prestazioni e dell'adattabilità oggettiva alla nuova confermazione della pista, sembrava, a rigor di logica, sacrosanta. Ma poi quella Safety-Car...

LA STATUETTA SPEZZATA

CHARLES LECLERC

No, non c'è da parlare di crisi personale, per carità. Il grande pilota non si vede mica quando guida una macchina decente ma si valuta solo quando si ritrova tra le mani una vettura senz'altro vincente. Quindi di giudizi veri di valore se ne riparlerà l'anno prossimo, semmai. Tuttavia aver assommato alla fine meno punti del nuovo arrivato compagno di squadra Carlos Sainz in un finale di stagione in cui gli è stato spesso dietro anche in qualifica, qualcosa vorrà pur dire. Magari è un segnale che gli consiglia di non dare mai troppe cose per scontate, in F.1 e alla Rossa. Poi si vedrà. Comunque, forza, Charles!

I VOTI DEL GRAN PREMIO

PILOTI		SCUDERIE
VERSTAPPEN, HAMILTON	10	RED BULL
TSUNODA SAINZ PEREZ	9	MERCEDES
GASLY	8	ALPHA TAURI FERRARI
NORRIS ALONSO	7	Mc LAREN
OCON, GIOVINAZZI, RAIKKONEN	6	ALPINE
LATIFI, BOTTAS, LECLERC, VETTEL, STROLL, RUSSELL, RICCIARDO, SCHUMACHER	5	ASTON MARTIN
	4	WILLIAMS ALFA ROMEO HAAS
	3	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	RUSSEL
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	HAMILTON
PILOTA MENO SFORTUNATO	VERSTAPPEN
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	RED BULL
SCUDERIA MENO EFFICACE	ALFA ROMEO
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RED BULL
SCUDERIA MENO FORTUNATA	MERCEDES

McLaren ride solo Norris

FINALE IN SORDINA PER IL TEAM INGLESE CON LANDO ESALTANTE IN QUALIFICA E SETTIMO IN GARA CHE CHIUDE IL MONDIALE PILOTI AL SESTO POSTO

di **Massimo Costa**

Il sorriso e la gioia di Lando Norris per avere spiccato un favoloso terzo tempo nella qualifica di sabato, sono evaporati in fretta quando alla prima curva è andato largo venendo passato da Sergio Perez e Carlos Sainz. Sfumata così la possibilità di provare, avendo le gomme soft, a dare fastidio ai quei due mostri in prima fila, Lewis Hamilton e Max Verstappen, o quanto meno stare alle loro spalle per tutto il tempo, Norris ha dovuto impostare una corsa diversa. Un vero peccato. E aveva fatto anche tenerezza Lando quando sabato, interrogato su quel che poteva combinare nel corso del primo giro essendo così vicino ai due contendenti al titolo, appariva imbarazzato e quasi pregava di non ritrovarsi in una posizione scomoda: «*Non vorrei mai che mi capitasse di interferire nella loro lotta*», ha detto. Ha risolto girando largo, suo malgrado, alla prima curva dopo il via. Norris ha comunque gareggiato alla sua maniera, sempre all'attacco e con grinta recuperando posizioni dopo il pit-stop e installandosi alle spalle della Ferrari di Carlos Sainz. Finché, una foratura forse dovuta a un cordolo preso con troppa foga, ha rovinato tutto, scivolando nono dopo l'inevitabile sosta ai box. L'inglese è poi riuscito a risalire fino in settima posizione, ma senza quella gomma "bucata" il quarto posto era assicurato dopo il ritiro nel finale di Sergio Perez. La soddisfazione, pur piccola, per Norris è quella di aver concluso il campionato in sesta posizione, con un punto di vantaggio su Charles Leclerc e poco dietro a Sainz (4,5 punti), suo ex compagno in McLaren. È il suo miglior piazzamento in carriera considerando che lo scorso anno aveva chiuso nono e nel 2019 undicesimo. Norris porterà nel cuore il secondo posto di Monza di questa stagione e la sua prima pole in carriera siglata a Sochi. È un crescendo continuo quello di Lando, tre anni di F.1 sulle spalle e vi è la convinzione che se la McLaren farà un altro passetto in avanti, ce lo ritroveremo spesso in bagarre per ottenere qualcosa di importante. E Daniel Ricciardo? Come accaduto a Losail, non pervenuto. Il quinto posto di Jeddah sembrava aver rivitalizzato il pilota australiano, ma di nuovo a Yas Marina è andato in difficoltà. In qualifica, ha superato il Q2 all'ultimo secondo dopo una battaglia con Fernando Alonso e nel Q3 ha realizzato il decimo tempo mentre il suo compagno veleggiava al vertice. In gara, è rimasto a lungo nei pressi delle due Alpine, ma non è riuscito a superarle e nel finale ha perso altre posizioni tagliando il traguardo fuori dai punti, tristemente dodicesimo. Si chiude così una amara stagione per Ricciardo, salvata soltanto dal weekend pazzesco vissuto a Monza con la vittoria nel Gp d'Italia. Nella classifica di campionato ha terminato ottavo con 115 punti, ma 160 sono stati quelli conquistati da Norris. Una differenza notevole che non ha permesso alla McLaren di lottare fino alla conclusione del 2021 con la Ferrari per la conquista del terzo posto nel campionato costruttori.

RICCIARDO NON PERVENUTO
Con un Ricciardo non pervenuto ci ha pensato ancora una volta Norris a mettersi in evidenza. McLaren chiude al 4° posto nel Mondiale Costruttori

Alpha Tauri finale da urlo

YUKI TSUNODA E PIERRE GASLY TRASCINANO IN ALTO IL TEAM DI FAENZA E CHIUDONO ENTRAMBI IN TOP-5. È SESTA PIAZZA NEL MONDIALE COSTRUTTORI

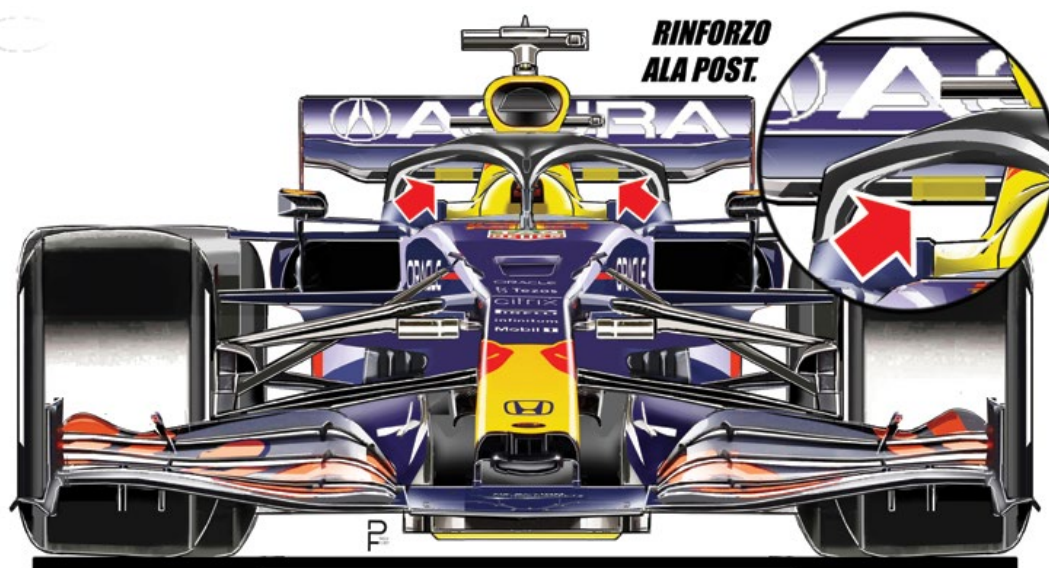
di **Massimo Costa**

Tutti erano talmente concentrati su quanto stava accadendo là davanti negli ultimissimi giri del Gp di Abu Dhabi, che quasi non ci si è accorti dell'incredibile risultato ottenuto dall'Alpha Tauri-Honda. E sì, perché nel finale Yuki Tsunoda e Pierre Gasly si sono presi con grinta la quarta e la quinta posizione, forti del fatto di aver montato come le due Red Bull le gomme soft nella fase della safety-car che li ha portati a superare Valtteri Bottas. I due piloti del team di Faenza, hanno compiuto una gara straordinaria, soprattutto Tsunoda, vera sorpresa del weekend. Il giapponese ha attraversato la sua prima stagione in F.1 tra alti e bassi, tra errori e qualche bel risultato, come a Budapest quando si è piazzato sesto in quella pazza gara che aveva visto Gasly quinto. Nel fine settimana di Yas Marina, Tsunoda è stato a dir poco spettacolare, fin dalla prima sessione libera del venerdì. E la cosa incredibile è che Yuki è sempre risultato davanti a Gasly: quinto nel primo turno libero con Pierre settimo, settimo nel secondo turno libero e il francese decimo, sesto nel terzo turno e settimo il compagno, ottavo in qualifica e addirittura fuori dal Q3 (dodicesimo) Gasly. E in gara, Tsunoda si è comportato da pilota maturo, capace di firmare il miglior risultato in carriera con quella quarta posizione proprio davanti al compagno di squadra. Veramente notevole. Alpha Tauri ha incassato così il più alto bottino di punti del 2021, ben 22. Ne aveva ottenuti 21 a Baku con Gasly terzo e Tsunoda settimo. E nella classifica costruttori ha consolidato la sesta posizione finale avvicinando la Alpine, portandosi a 13 lunghezze di distacco. Il sorpasso era praticamente impossibile e certamente rimane l'amaro in bocca per quelle occasioni perse, come a Monza e a Sochi, punti gettati via. Tornando a Yas Marina, l'Alpha Tauri aveva differenziato la strategia tra i suoi due piloti: Gasly, dalla sesta fila, è partito con le gomme hard, come lui solo Fernando Alonso, mentre Tsunoda è scattato con le medie. Entrambi le hanno gestite molto bene, soprattutto Gasly che si è fatto largo con decisione giro dopo giro. Per Franz Tost, team principal che in passato ha lanciato Sebastian Vettel ed ora può fregiarsi anche del "titolo" di avere allevato a Faenza Verstappen, il sorriso era smagliante. Su 22 gare, per 19 volte il team che Dieter Mateschitz, gran capo Red Bull, ha voluto per costruire la carriera dei giovani pupilli del programma Junior della casa, ha concluso in zona punti. Una bella spinta per guardare con grande ottimismo al 2022: stessi piloti, stessi tecnici, stesso motore Honda, monoposto che sarà radicalmente diversa come quelle di tutti i rivali per via dei nuovi regolamenti. E quell'idea di fare ancora meglio, di puntare sempre più in alto. Se Tsunoda sarà quello di questo ultimo appuntamento stagionale e Gasly si manterrà sui livelli di tutto il 2021, Tost può veramente pensare in grande. ●

ESALTANTE
Nell'ultima corsa dell'anno Tsunoda conquista uno strepitoso quarto posto davanti al compagno di squadra. Un finale davvero esaltante per la squadra di Franz Tost

di Paolo Filisetti

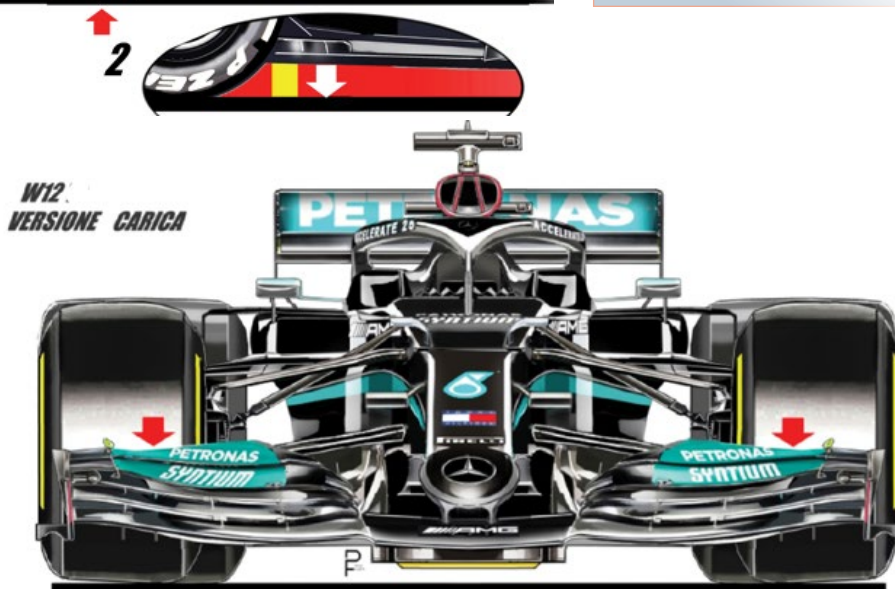
Red Bull da azzardo

SCELTA ESTREMA DEL SET UP SULLA RB16B PER IL ROUND DECISIVO PIÙ CONVENZIONALE LA SOLUZIONE ADOTTATA SULLA MERCEDES W12

ECCO IL SET-UP DELLA RB16B EVIDENZIATO IN VISTA FRONTALE

COME SI NOTA LA SCELTA DEL PROFILO DELL'ALA POSTERIORE USATA DA VERSTAPPEN (PRATICAMENTE IDENTICO A QUELLO DI AUSTIN CHE ERA STATO RINFORZATO ALL'ALTEZZA DEI PILONI DI SOSTEGNO) RIFLETTE LA DIREZIONE SCELTA DA ADRIAN NEWEY DI SCARICARE IL PIÙ POSSIBILE LA RB16B, QUASI COMPIENDO UN AZZARDO, CONSIDERATO IL DIVERSO LAYOUT DI YAS MARINA RISPETTO A JEDDAH. A LIVELLO DI NOTA, SONO VISIBILI LE PRESE D'ARIA DEI FRENI MAGGIORATE, IN PRATICA LA STESSA VERSIONE ADOTTATA IN MESSICO, PER SMALTIRE LE ELEVATE TEMPERATURE CHE SOLLECITANO L'IMPIANTO SU QUESTO TRACCIATO.

Con i due contendenti per il titolo giunti all'ultima gara in assoluta parità, la discriminante del livello delle prestazioni delle rispettive monoposto diventava di fatto l'elemento principale in grado di far pendere la bilancia a favore di uno o dell'altro. Già a Jeddah una settimana prima, ciò che aveva fatto la differenza era stata la determinazione di un assetto corretto non solo per interpretare il layout della pista saudita nel modo più efficace possibile, ma come sempre, per centrare l'obiettivo del corretto sfruttamento delle gomme. Anche a Yas Marina, nonostante le prerogative diverse tra questo tracciato e quello arabo, l'obiettivo assoluto dei due team in lizza per il mondiale è stato questo. A differenza di Jedda, il circuito di Yas Marina, non rappresentava un incognita totale, ciò nonostante le modifiche in due suoi punti specifici, che hanno alzato il ritmo e nondimeno la velocità media sul giro, sono statti dei fattori molto rilevanti nella determinazione, a priori della baseline del setup, da parte di entrambe le squadre. Ciò nonostante è parso chiaro, dopo le qualifiche che la prestazione della RB16B che aveva consentito a Max Verstappen di conquistare la pole position fosse stata frutto di un lungo ed approfondito lavoro di affinamento del suo assetto, iniziato dapprima con le simulazioni che avevano indicato che la scelta migliore fosse quella di adottare una configurazione aerodinamica scarica. Sin dal venerdì questa è stata progressivamente calibrata, accentuando, in dettaglio, la riduzione del carico prodotto dalle ali, con un adozione sempre più spinta a favore della contestuale riduzione della resistenza all'avanzamento. In pratica dopo le prime comparazioni in FP1 Verstappen ha adottato dalla FP2 in poi, una configurazione dell'ala posteriore dotata di un profilo a cucchiaio accentuato e paratie prive delle soffiature centrali, mentre Perez ha montato un'ala con profilo meno estremo e paratie standard. Nei fatti è emerso che proprio a causa delle modifiche apportate al tracciato, l'apparente azzardo di un assetto a tutti gli effetti molto simile a quello utilizzato a Jeddah avrebbe potuto pagare

ECCO LA RB16B IN VISTA LATERALE

IN EVIDENZA SIA LA CONFIGURAZIONE DELL'ALA POSTERIORE 1), CON PARATIE PRIVE DELLE SOFFIATURE CENTRALI, E PROFILO PRINCIPALE A CUCCHIAIO ACCENTUATO. DECISIVA LA SCELTA DELLE ALTEZZE DA TERRA 2), CON IL RETROTRENO ALTO E L'AVANTRENO ESTREMAMENTE RIBASSATO (RAKE ACCENTUATO).

STESSA PROSPETTIVA IN PARALLELO PER IL SET-UP DELLA MERCESES W12

LA CONFIGURAZIONE SCELTA DA MERCEDES È GIÀ A PRIMA VISTA RIVELATRICE DI UN'IMPOSTAZIONE TOTALMENTE DIVERSA RISPETTO AI RIVALI. LE ALI ERANO DA MEDIO CARICO CON QUELLA POSTERIORE DOTATA DI PROFILO PRINCIPALE RETTILINEO. QUESTA SCELTA, DECISAMENTE NON DI AZZARDO TECNICO, TENDEVA A PRIVILEGIARE LO SFRUTTAMENTO DEGLI PNEUMATICI, NELLO SPECIFICO QUELLI HARD, CON CUI ERA PREVISTO (E NEI FATTI AVVENUTO) UNO STINT LUNGO, CON LA STRATEGIA DI UN SOLO PIT STOP.

a livello di performance complessiva, riducendo di molto, anzi annullando il gap che nelle prove libere sembrava irrimediabilmente separare, soprattutto nei primi due settori, la Red Bull dalla velocissima Mercedes W12. Il lavoro è stato completato con simulazioni svolte durante la notte tra venerdì e sabato in fabbrica a Milton Keynes, portate a termine praticamente all'alba, che hanno dato come indicazione definitiva quella di procedere ad un affinamento del setup anche attraverso la variazione delle altezze da terra. Specificamente all'avantreno sono state ridotte quasi quanto in Arabia Saudita e adottate nella loro misura definitiva praticamente solo in qualifica, affidandosi per la loro validazione ad una singola prova in FP3 con gomme soft. Insomma, la RB16B, o meglio le sue regolazioni, che potevano sembrare estreme ai limiti dell'azzardo tecnico, hanno permesso di scacciare il fantasma del super motore Mercedes. Un risultato, che paradossalmente avrebbe potuto essere ottenuto in qualifica già a Jeddah, senza l'errore all'ultima curva. Rilevante, inoltre, il lavoro di preparazione della gara. In Red Bull hanno potuto analizzare a fondo il passo gara con le gomme medie, nonostante fosse fin da inizio week end previsto uno stint prolungato, in alternativa a due più brevi sempre con la mescola più dura. Per quanto riguarda la Mercedes, invece, l'assetto non ha subito una particolare evoluzione tra venerdi e sabato, con la W12, caratterizzata da una configurazione aerodinamica decisamente più carica rispetto alla vettura rivale. In pratica, sia l'ala posteriore sia quella anteriore erano da medio carico, con la prima dotata di profilo principale rettilineo. Il focus del team di Brackley si era concentrato principalmente sulle prestazioni sul giro secco, con varie serie di giri con gomme soft per determinare il punto di migliore compromesso tra la top performance ed il passo gara. Quest'ultimo, peraltro solo apparentemente si era dimostrato poco competitivo rispetto alla RB16B, ma a tutti gli effetti, nella FP2 era stato abilmente "coperto" per non dare riferimenti precisi ai rivali. ●

Gp di Abu Dhabi
Il tabellone

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Schumacher	10°	22"124
Verstappen	13°	21"152
Hamilton	14°	21"595
Leclerc	15°	22"461
Ocon	15°	21"677
Norris	17°	21"380
Giovinazzi	17°	22"283
Ricciardo	18°	21"449
Sainz Jr.	19°	22"213
Pérez	21°	21"471
Stroll	21°	22"288
Raikkonen	21°	22"338
Tsunoda	23°	22"455
Vettel	23°	21"221
Latifi	28°	21"241
Bottas	30°	21"669
Leclerc	35°	21"173
Verstappen	36°	21"871
Pérez	36°	21"413
Alonso	36°	21"304
Gasly	36°	22"133
Norris	48°	22"173
Verstappen	53°	21"453
Ricciardo	52°	22"056
Stroll	52°	22"661
Pérez	53°	21"385
Schumacher	52°	22"070
Tsunoda	53°	21"909
Gasly	54°	21"920

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

NOTE

Mazepin rinuncia alla gara in seguito ad una positività al COVID-19 alla vigilia.

ABU DHABI
22ª gara del mondiale F.1 | 12 dicembre 2021 | Yas Marina (5,281 km) | Distanza: 306,183 km | Giri: 58 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	58	1.30'17"345	203,468	1'26"103	39
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	a 2"256	203,383	1'26"615	43
3°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 5"173	203,274	1'27"618	51
4°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	58	a 5"692	203,254	1'27"496	50
5°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	58	a 6"531	203,223	1'27"342	49
6°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	a 7"463	203,188	1'26"862	51
7°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 59"200	201,269	1'26"762	58
8°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	58	a 1'01"708	201,176	1'27"607	58
9°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	58	a 1'04"026	201,091	1'28"249	58
10°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 1'06"057	201,017	1'28"433	40
11°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 1'07"527	200,963	1'28"303	58
12°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,826	1'28"723	48
13°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,664	1'28"567	48
14°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	57	a 1 giro	199,642	1'29"457	42
15°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	55	Motore	206,869	1'26"419	51
NON CLASSIFICATI							
	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	50	Incidente	205,864	1'29"293	30
	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	33	Prob.mecc.	207,585	1'29"442	33
	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	26	Cambio	199,885	1'30"647	23
	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	25	Freni	200,911	1'29"698	23
	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	N.P.	COVID-19	-	-	-

A CURA DI MICHELE MERLINO

L'ALTALENA DELLA GARA

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

Griglia	Pilota	Arrivo	Pilota
1	Verstappen	1	Verstappen
2	Hamilton	2	Hamilton
3	Norris	3	Sainz Jr.
4	Pérez	4	Tsunoda
5	Sainz Jr.	5	Gasly
6	Bottas	6	Bottas
7	Leclerc	7	Norris
8	Tsunoda	8	Alonso
9	Ocon	9	Ocon
10	Ricciardo	10	Leclerc
11	Alonso	11	Vettel
12	Gasly	12	Ricciardo
13	Stroll	13	Stroll
14	Giovinazzi	14	Schumacher
15	Vettel	15	Pérez (R)
16	Latifi		
17	Russell		
18	Räikkönen		
19	Schumacher		

Giri: G, 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 58

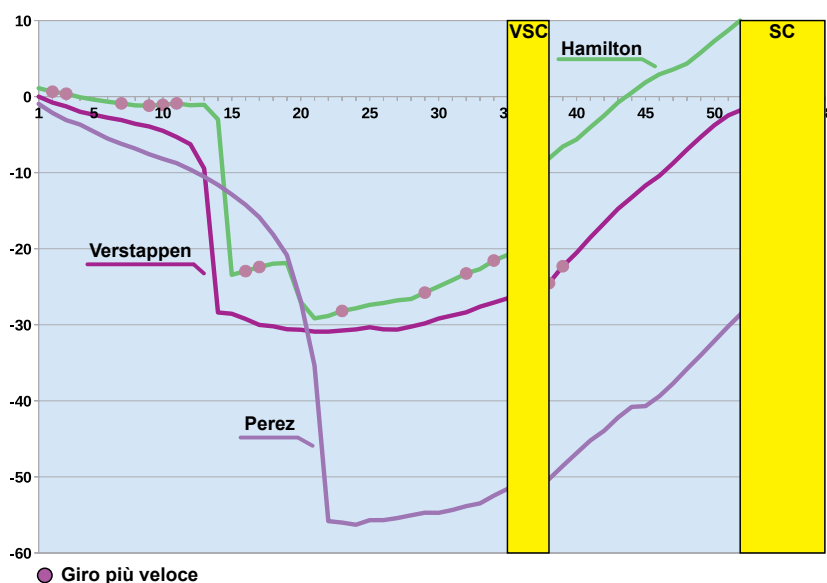
VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
150 METRI PRIMA DELLA CURVA 6

QUALIFICHE

Pilota	km/h
Verstappen	328,3
Pérez	327,7
Russell	325,7
Giovinazzi	325,3
Alonso	325,0
Ocon	325,0
Mazepin	324,9
Schumacher	324,6
Tsunoda	324,5
Gasly	323,9
Leclerc	323,6
Raikkonen	323,1
Norris	322,8
Latifi	322,7
Sainz Jr.	322,7
Hamilton	322,7
Ricciardo	322,6
Bottas	322,2
Stroll	321,7
Vettel	321,7

GRAN PREMIO

Pilota	km/h
Gasly	334,8
Leclerc	334,4
Ocon	334,3
Giovinazzi	331,7
Schumacher	331,6
Latifi	328,3
Ricciardo	327,0
Bottas	326,7
Tsunoda	326,5
Vettel	326,1
Alonso	325,1
Raikkonen	324,7
Norris	323,0
Stroll	322,9
Hamilton	322,5
Russell	321,7
Verstappen	321,7
Pérez	318,4
Sainz Jr.	309,3

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	395.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12.5	25	2	18	18	25	25	20	19	18	26
2°	L.Hamilton	387.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	19	18	25	25	26	18
3°	V.Bottas	226	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	8	(15°)	18	(m.)	15	8
4°	S.Pérez	190	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	15	15	13	12	(i.)	(15°)
5°	C.Sainz Jr.	164.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	6	8	9	6	4	15
6°	L.Norris	160	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	4	1	1	2	1	6
7°	C.Leclerc	159	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	12	10	10	4	6	1
8°	D.Ricciardo	115	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	10	(12°)	(m.)	(12°)	10	(12°)
9°	P.Gasly	110	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	(m.)	(13°)	8	(m.)	12	6	(11°)	8	10
10°	F.Alonso	81	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	(m.)	2	2	15	(13°)	4
11°	E.Ocon	74	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	-	(13°)	4	10	12	2
12°	S.Vettel	43	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	1	6	(11°)	1	(m.)	(11°)
13°	L.Stroll	34	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	(12°)	(14°)	(m.)	8	(11°)	(13°)
14°	Y.Tsunoda	32	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	2	(i.)	(15°)	(13°)	(14°)	12
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	(14°)	(16°)	(13°)	(17°)	(i.)	(m.)
16°	K.Raikkonen	10	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	(13°)	4	(12°)	(14°)	(15°)	(m.)
17°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	(15°)	(17°)	(16°)	(m.)	(12°)	(i.)
18°	A.Giovinazzi	3	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	(11°)	(11°)	(14°)	(15°)	2	(m.)
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	(16°)	(i.)	(18°)	(16°)	(i.)	(14°)
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	(17°)	(18°)	(17°)	(18°)	(i.)	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	613.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	19/8	18/0	25/18	25/0	26/15	18/8
2°	Red Bull	585.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12,5	4/25	10/2	2/18	15/18	15/25	15/25	13/20	12/19	0/18	0/26
3°	Ferrari	323.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	12/6	10/8	10/9	4/6	6/4	1/15
4°	McLaren	275	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	10/4	0/1	0/1	0/2	10/1	0/6
5°	Alpine	155	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	2/0	2/4	15/10	0/12	4/2
6°	AlphaTauri	142	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	0/2	12/0	6/0	-	8/0	10/12
7°	Aston Martin	77	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	1/0	6/0	-	1/8	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	13	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	4/0	-	-	0/2	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

Jean Todt licenza d'incidere

TERMINA DOPO DODICI ANNI E TRE MANDATI CONSECUTIVI LA SUA PRESIDENZA FIA CON UN PROGRAMMA INTENSO E RIVOLUZIONARIO. TALE DA RIPORTARE IN VITA IL WEC, DA FARE STERZARE F.1, ENDURANCE E RALLY VERSO IL SEMIELETTRIFICATO, E PROPIZIARE LA CREAZIONE DELLA FORMULA E. CON LA SICUREZZA STRADALE QUALE FONDAMENTALE DIRETTRICE PARALLELA

di Mario Donnini

Dodici anni di potere assoluto e per molti versi illuminato, anche perché l'elettrico resta uno dei suoi fiori all'occhiello. La Presidenza FIA di Jean Todt finisce qui, con lui che continua a non conoscere cosa voglia dire perdere e tanto meno perdere l'entusiasmo, tanto che ora si parla di lui come ipotizzabile Cavallino di ritorno in chiave Ferrari. In effetti oltre che la gioia d'impegnarsi Todt non perde mai le battaglie che contano, tanto che, insieme a Bernie Ecclestone, il 75enne francese nativo di Pierrefort sarà ricordato, comunque vada, come l'uomo di potere politico-sportivo più influente nella storia moderna del motorsport.

La fine dell'era Schumacher in Ferrari e il successivo, trafelato e non felice commiato dalla Rossa, non senza aver prima assaporato di nuovo l'iride con Raikkonen, nel 2007, avrebbero potuto segnare la fine della sua carriera o comunque il declino dopo l'apice, invece era solo un nuovo inizio.

Il 16 luglio 2009, Jean Todt annuncia ufficialmente

GRANDE AMICIZIA CON STICCHI DAMIANI
Jean Todt, Presidente della FIA, giunge a fine mandato, dopo dodici anni intensi nei quali è stato apprezzato, in modulazione Italia, anche per il bel rapporto di reciproca amicizia con Angelo Sticchi Damiani, Presidente ACI

la candidatura alla presidenza della Federazione Internazionale dell'Automobile per le elezioni in programma nel successivo ottobre, con l'endorsement del presidente uscente, Max Mosley.
Il 23 ottobre 2009, viene quindi eletto con 135 voti a favore, contro i 49 dell'ex pilota finlandese e deputato europeo Ari Vatanen - già suo rivale nel mondiale rally quando il biondo era top driver e Jean valente navigatore di Frequelin -, alla carica di presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile. Presidenza riconfermata all'unanimità, il 6 dicembre 2013 e quindi condotta in porto con mano sicura sino alla scadenza del terzo mandato, ovvero alla fine del 2021.
Jean Todt da subito ha saputo prendere la scia dell'ormai delegittimato Max Mosley e dare quindi luogo a un nuovo corso presidenziale, ricco di spunti, di sensibilità, di prese di posizione e di innovazioni importanti. Tanto per cominciare - in questo caso del tutto in controtendenza rispetto a Mosley che di buon accordo con Ecclestone aveva avallato il progetto mondiale formulaunocentrico - il francese ha l'immenso merito di far rinascere il WEC, ossia il campionato del mondo Endurance, finalmente agganciando, rispettando e valorizzando il contributo immenso di quel giacimento infinito di uomini, storia, cultura delle corse e opportunità che è la 24 Ore di Le Mans e l'Aco, ossia l'Automobil Club de l'Ouest.
Si può dire quel che si vuole contro o a favore di Todt, non sempre simpaticissimo né minimamente preoccupato d'esserlo, tuttavia il suo contributo di linea, di fiducia e di rispetto nei confronti della rinascita delle corse di durata restano forse il suo contributo primo e più prezioso alla parte più nobile e classica del Motorsport, quella amatissima dagli appassionati duri e puri.
Poi, certo, il tutto procedendo per spunti e correzioni di rotta, perché quando la troppo estrema classe Lmp1 è collassata sotto costi disumani, per aggiustare il tiro ci son voluti anni, in un processo ancora in corso, che tuttavia in proiezione col nuovo programma Hypercar sta riportando tanti dei nomi mitici a tornare nelle maratone: Ferrari, Porsche e Peugeot su tutti.
E poi, naturalmente, fondamentale e a pari merito con ciò, ecco la sterzata verso la semielettrificazione in F.1. Sì, la prima traccia d'ammissione del recupero d'energia c'era stata sotto Mosley, ma la svolta epocale avviene con Jean Todt, il quale caratterizza il suo lungo e pluririnnovato mandato proprio per il favor inesausto verso il progresso delle corse e dell'autombile, col superamento dell'endotermico.
In fondo, Todt non solo sancisce l'ingresso e l'avvento dell'era turboibrida in F.1 dal 2014 ma accompagna felicemente anche la nascita della Formula E. La prima scintilla la scocca nel 2011 proprio il presidente della FIA Jean Todt, durante una cena a Parigi con Alejandro Agag e Antonio Tajani.
E da lì si parte da zero, iniziando il nuovo corso con la gara di Pechino 2014, anno davvero di svolta globale, con la più clamorosa promozione della diffusione e dello sviluppo delle energie alternative e innovative. Processo dilagante che finirà col toccare anche i rally, a partire dalla prossima stagione del mondiale, mantenendo anche nell'endurance, per quanto possibile, l'incidenza del semielettrificato, uniformando e mettendo in collegamento finalmente i mondi Usa e Europa.
Ma Todt Presidente FIA non si limita a questo. Pensare in grande, non limitando più l'attività della Fia soprattutto allo Sport, ma cercando di invadere e sanificare positivamente le strade di tutti i giorni. Anche questo è un altro punto caratterizzante della sua opera presidenziale.
E Todt non a caso, ancor prima di diventare il capo supremo dei Federali, già nell'aprile del 2009 aveva assunto la presidenza di "eSafety Aware" per promuovere i veicoli intelligenti e le nuove tecnologie, ben coordinato e con l'aiuto della compagna Michelle Yeoh, a sua volta ambasciatrice FIA per la sicurezza stradale.
Tutto torna, no? E quello della sicurezza stradale diventerà uno dei grandi cavalli di battaglia nella Presidenza FIA di Todt, con studi, analisi, iniziative, programmi fattivi e campagne di sensibilizzazione che fanno di lui presumibilmente la figura gestionale ufficiale che a livello mondiale più si è battuta negli anni recenti per rendere le strade d'ogni giorno più sicure e la guida più sorvegliata, tanto da entrare nell'orbita d'un futuro e possibile riconoscimento ONU, in quale veste e forma si vedrà. E in questi anni, tornando sul versante agonistico, tra le tante scelte, brilla anche quella della rivalorizzazione e della tutela della F.3, a dare consistenza al suo intervento deciso nelle corse, a livello strutturale.
E, poi ultimo ma non ultimo, tra i timbri presidenziali, ma in questo caso in un versante di carattere più squisitamente umano che politico, il rapporto instaurato con Angelo Sticchi Damiani, Presidente Aci. Una gran bella amicizia e anche una reciproca stima sulle quali, progressivamente, germogliano opportunità, possibilità colte e situazioni positive per le grandi corse in Italia. Che portano, per esempio, in piena era Covid-19, ad avere tre Gran Premi di F.1 sul suolo italiano, con Monza, Mugello e Imola nel 2020 e il successivo rientro a livello permanente del tracciato del Santerno nel giro iridato e l'immissione a sorpresa del Rally di Monza nel Wrc, ad affiancare il Rally Italia Sardegna e a fungere da apprezzato finalone della serie iridata. Quanto allo stesso Todt, l'abile propensione alla politica e al potere, non limitano il suo influsso diretto nelle corse, con un potere d'esternazione che utilizza con parsimonia e con efficacia anche in F.1, specie se c'è da impartire qualche sonora predica - vedi a Vettel dopo i fatti di Baku 2017 e i suoi contrasti in pista con Hamilton - o se c'è da confermare fiducia a collaboratori, commissari o esponenti Fia al centro di polemiche per varie decisione di gara. Morale della favola, Jean Todt esce a testa alta da questi difficili, intensi e incisivamente gestiti dodici anni di Presidenza FIA. Pronto a proseguire il suo eterno viaggio nel mondo delle corse e non solo delle corse, sempre e comunque da protagonista. ●

GRAN FINALE
Con il passo del dominatore Piastri ha chiuso un'annata straordinaria in F2. A destra Daruvala vincitore in gara-1. In alto a destra nell'altra pagina Shwartzman giunto secondo in campionato. In basso a destra, Zhou vincitore di gara-2

Piastri-Prema binomio dominante

IL PILOTA AUSTRALIANO E LA SQUADRA VICENTINA FESTEGGIANO LA CONQUISTA DEL CAMPIONATO. DAVVERO UNA STAGIONE DA... OSCAR. SHWARTZMAN CHIUDE 2°

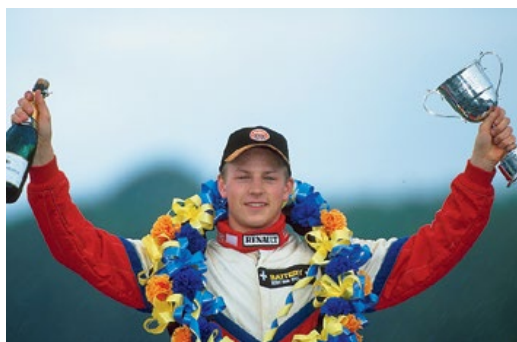
di **Alessandro Gargantini**

YAS MARINA - Gli oltre cinquanta punti di vantaggio che dividevano alla vigilia dell'appuntamento conclusivo della stagione Oscar Piastri da Robert Shwartzman al vertice della classifica di campionato hanno reso per il pilota di Melbourne la conquista del titolo una mera formalità. Dopo aver colto la pole position, e incassato i relativi quattro punti, è bastata la conquista della terza posizione nella Sprint Race 1 per consentire al pilota australiano del Team Prema di sedersi sul trono della categoria. Piastri ha ereditato il testimone di Mick Schumacher che, come il nuovo campione, ha vestito i colori della scuderia vicentina che si è ampiamente aggiudicata la graduatoria riservata alle squadre. Nonostante il consistente vantaggio, il pilota di Mark Webber si è presentato molto concentrato anche sul tracciato di Yas Marina. Archiviata la quinta pole position consecutiva, nella prima corsa del fine settimana Piastri ha compiuto una veemente rimonta dal decimo posto sullo schieramento fino al gradino più basso del podio sul quale è stato incoronato campione. Il nuovo campione della categoria ha completato l'opera aggiudicandosi la Feature Race davanti a Zhou e Drugovich. L'alfiere del Team Prema e della FDA Shwartzman si è invece assicurato la secon-

E QUI LA FESTA
Ad Abu Dhabi la conquista del titolo da parte di Piastri è stata una formalità. Sotto Oscar festeggiato dalla Prema a segno tra le squadre

L'ADDIO ALLA F.1 DEL 42ENNE KIMI RAIKKONEN NON È UNA NOTIZIA COME LE ALTRE E PER CERTI VERSI SEGNA LA CHIUSURA DI UN'EPOCA, NEL CIRCUS. PERCHÉ AD ANDARSENE È IL PIÙ AMATO DALLA GENTE, IL PREFERITO DAGLI APPASSIONATI DURI E PURI CHE IN LUI HANNO SEMPRE VISTO UN PERSONAGGIO PRIVO DI COMPROMESSI, FILTRI E FINZIONI. UN UOMO VERO, IRONICO, NON ALIENO A BACCO E TABACCO

ULTIMO IRIDATO F.1 SU FERRARI IN BRASILE 2007
Sopra e nella foto grande, Raikkonen in festa per il mondiale F.1 appena conquistato a Interlagos 2007. In alto, è con l'Alfa Romeo quest'anno, a fine carriera nei Gp, e, a sinistra, eccolo tagliare il traguardo al volante della Lotus al top nel Gp d'Australia 2013

Smettere a quarantadue anni può significare un sacco di cose, caro Kimi, ma una su tutte. Non ci saranno repliche, ulteriori ritorni o ripensamenti. Non ne resterà più il tempo. Perché anche la Formula Uno, come tutte le cose importanti nelle stagioni della vita, diventerà un ricordo bello e anche un'esperienza irreversibile e da rivivere con un pizzico di malinconia.
In fondo tu, dear Iceman, nella storia del mondiale di Formula Uno, volente o nolente, consapevole o ignaro, per due decenni buoni sei stato la valvola della pentola a pressione, la scheggia antisistema che rendeva il sistema più sopportabile, la mosca bianca che aiutava a non pensare troppo a varie altre mosche e ai loro non sempre condivisibili e squisiti atterraggi.
Se sei stato davvero un uomo di ghiaccio, proprio non lo so, perché i nomignoli nello Sport e nei bar da una vita lasciano il tempo che trovano. Però, cubetti o non cubetti, resto più che certo che - e questo è ciò che conta -, sei stato un Uomo Vero.
Perché in un mondo che ci vuole come vuole, che fin dalla nascita ci chiede d'essere funzionali, precisi e complementari al meccanismo micidiale con cui c'ingloba - che poi siamo capi di stato o usceri del catasto poco importa, ciascuno si ritrova binari, biglietti da pagare e obliterare oltre a stazioni obbligate -, be' ecco, in un Pianeta fatto così a razzo di

FORMIDABILE QUEL PRIMO TEST F.1 AL MUGELLO
Sopra, Kimi nel 2000, quando, al centro, festeggia il titolo in F.Renault GB. In alto, è con l'azzurra F.Ford, nel 1999, con la Sauber al Mugello 2000 e, a destra, nel 2001, al debutto in F.1

stranissima superlicenza condizionata e vai a punti pesanti, addormentandoti a mezz'ora dal via.
Tu che entri pochi mesi dopo nell'orbita McLaren, diventandone nuova punta di lancia, in un'era in cui essere il primo cavaliere di Ron Dennis significa l'investitura verso la leggenda. Dopo sole quaranta gare corse in auto in vita tua.
Poi quel mondiale sfiorato all'ultimo tuffo a Suzuka 2003 battuto d'un soffio da Schumi, il passaggio alla Rossa per prendere il posto del suo pilota più vincente e infine la laurea iridata d'Interlagos 2007, che a tutt'oggi resta anche l'ultimo urlo mondiale del Cavallino Rampante.
Però basta con la cronaca, perché le cose su di te le sappiamo tutti e ci piacciono da matti.
Grazie, Kimi, e lo dico da giornalista, perché hai detto chiaramente che i giornalisti medesimi in venti anni non hanno fatto altro che gonfiarti le palle, eiettando domande per lo più inutili e insulse. Mediamente, su di noi hai ragione. Ovviamente me compreso.
Grazie anche perché vestendoti da gorilla e facendo l'asino alle feste, hai riportato un briciolo di scanzonata umanità alla figura del campione, sennò condannato ad essere perennemente ingessato e insopportabilmente politically correct.

Grazie per tutte le sbornie che ti sei preso, non solo quelle private ma anche le altre, decisamente più pubbliche, financo a una premiazione della FIA, e grazie per le sigarette, i sigari e qualsiasi cosa emettesse fumo, ovviamente legale, che ti sei sparato quasi sempre di nascosto, fino al 2017, anno dopo il quale ti sei dato una calmata.
I grazie vanno intesi pure nel senso del tuo discostarsi dalla figuretta del pilotino salutista, schizzinosetto, chirichetto e timorato. Bacco, tabacco e diciamo pure anche qualche Venere dimostrano che in te c'è fuoco, oltre alla cenere. E meno male, perché i tuoi silenzi sono molto più sinceri e carichi di significato dei vuoti, insulsi e sciatti bla bla di gran parte dei tuoi colleghi, più o meno titolati.

Laconico come Eastwood

Poi c'è un altro aspetto meraviglioso ed è la tua capacità di dire tutto in mezza riga. Quella voglia di non parlare che ti spinge a essere lapidario, secco, asciutto, essenziale, una specie d'eroe Spaghetti Western. E allora godetevelo adesso, perché un giorno lo ricercheremo, nel Circus, uno così, e lui non ci sarà.
«*Guidare è l'unica cosa che amo riguardo alla Formula Uno*».
«*Facciamo così cagare, è incredibile*» (Al suo debutto in Nascar).
«*La mia vita sarebbe stata molto più facile se fossi stato un pilota di F.1 negli Anni '70. Sono nato sicuramente nell'era sbagliata*».
«*Sono stato ubriaco per 16 giorni di fila fra il Gp del Bahrain e quello di Spagna. Non sono riuscito a ricordare quel periodo, in gran parte me lo hanno dovuto ricordare gli altri. Abbiamo fatto il giro dell'Europa e ci siamo divertiti, non era la prima volta, per noi era normale. Non c'è niente di sbagliato in questa cosa*».
«*Bere e fumare ha reso il mio modo di vivere migliore. Se sei un tipo a cui piace leggere libri, devi leggere. Devi fare qualsiasi cosa che ti faccia stare bene, l'importante è che tu sappia cos'è meglio per te. Ognuno ha il proprio metodo, non importa quale sia. Deve es-*

sere divertente: se qualcuno ti dice tutto il tempo di fare qualcosa che non ti diverte, a lungo andare non andrai bene».
«Se potessi incontrare il Kimi Raikkonen 21enne al suo debutto in F.1, cosa gli direi? Niente, non gli parlerei nemmeno».
«Cosa ascolto durante la parata dei piloti? Qualsiasi genere di musica. Molto spesso, però, metto le cuffiette solo così che le persone non mi disturbino in quanto pensano che io stia ascoltando musica, mentre in realtà non sto ascoltando nulla».
«Come mi sono fatto male? Sport. Ho sempre detto che fare sport è più pericoloso, probabilmente bere birra è più sicuro. Di solito infatti non ti infortuni, al massimo hai i postumi della sbronza».
Reporter: *«Kimi, sei mai stato arrabbiato per qualcosa, e hai gridato?».*
Kimi: *«Sì, molte volte, ovviamente non sei felice nel caso in cui ti ritiri o qualcosa del genere, ma credo che per lo più accade nella vita normale che nelle corse.*
Reporter: Ci puoi fornire esempi?*».*
Kimi: *«No, in realtà no».*
Reporter: *«Quali sono le cose che ti fanno arrabbiare nella vita normale, come dici tu?»*
Kimi: *«Se continuate a fare domande come quelle».*
E per finire: *«Ho sempre detto che quando non mi piacerà correre, semplicemente non mi presenterò più alla prossima gara. Potrei andare via se non ne avessi voglia e non ho alcun motivo per fare qualcosa che non mi piacerebbe. Ci sono tante cose sicuramente che non mi piace fare, ma correre non è una di queste».*

Bwoahhh, Canada 2008 & altre storie

Dai, Kimi, ora dobbiamo abituarci a fare a meno di te, in pista e al paddock, a uscire dall'assuefazione potente dei tuoi Bwoahhh coi quali iniziavi ogni risposta, per dire poco più di niente ma pure tanto.
E adesso, qui, ho solo qualche riga per ricordarti, esaltarti e amarti ricorrendo a un solo episodio capace di contenere tutto, per cominciare a rimpiangerti e a commuovermi da subito.
Canada 2008, gara piena, pit-lane. Hamilton fa strike e colpisce te, Raikkonen Kimi di anni 29, in fila al semaforo della corsia, oh yes, ti tampona alla carlona, subito dopo la ripartenza dei box.
Botto sciapo e clamoroso, detriti, casino e piloti fuori gara.
Tu, Kimi, scendi a movimenti lenti, quasi ieratico, tranquillissimo. Ti accosti a Hamilton, uno dei più clamorosi paraculi del Pianeta Terra, lo guardi sereno poi gli indichi il semaforo, facendogli fare una delle più universali figure da barbagianni che un supercampione abbia mai fatto.
E attenzione, perché Lewis è tutt'altro che uno così, solo che, ecco, appunto, l'attimo del coglione capita a tutti, prima o poi, perfino a lui.
Ma nelle teatralità, nella presenza scenica, nell'asciuttezza recitativa e nei tempi comici da consunto attor grande, tu, Kimi Raikkonen, ti riveli per sempre, a Montreal 2008, come uno strano, diverso, tosto, unico, inimitabile, esilarante e irresistibile, proprio perché non hai nessuna voglia di far ridere ma ci riesci alla stragrande, perché tu sei così, punto. Perfino mai zittibile, benché e perché poco parlante.

Lo stile di guida

E poi c'è lo stile di guida. La capacità negli anni felici d'essere velocissimo quando serve, di saper tirare la coltellata in gara e anche di issarsi a re indiscusso del giro più veloce in corsa. Capace di andar forte a ritmo costante, un vero martello, riuscendo a rispettare mediamente la meccanica e le gomme probabilmente meglio di chiunque altro, nei giorni migliori.

Grazie pure per quel primo addio

Non so quello che accadrà adesso che te ne vai, però permettimi di dirti grazie per come te nei sei andato la prima volta dalla F.1, a fine 2010. Perché salutare la compagnia a poco più di trent'anni, a due da un titolo vinto ancor fresco e dalla Rossa, non era mica da tutti. Per andarsi a giocare reputazione e pelle nel mondiale rally, oppure nei catini dei truck e della Nationwide serie, la F.2 della Nascar, come uno di quei vecchi campioni del rodeo che a un certo punto della vita se ne fregano degli agi e delle cose patinate preferendo tirare lacci e corna dove capita, a più bestie possibili.

QUELLE STUPENDE SFIDE CON SCHUMI
Sopra, Kimi con la McLaren-Mercedes in lotta con Schumacher su Ferrari a Magny-Cours 2002, dove sfiora la prima vittoria in F.1. Sotto, eccolo in un'espressione intensa e nel 2002 con la compagna di allora Jenni, da cui divorzierà

QUELL'IRIDE FAVOLOSO IN BRASILE 2007

Kimi nel 2003 sfiora l'iride a Suzuka con la McLaren, a sinistra, e viene battuto da Schumi, sotto, su Ferrari. Quattro anni dopo con la Rossa a Interlagos, a destra, "Iceman" vince alla grande il mondiale in un finale palpitante e indimenticabile. In alto, lo stesso Raikkonen fa festa sul podio con Alonso dopo aver vinto il Gp di Spagna 2005 su McLaren e, in alto, è sempre con la monoposto di Woking, nel 2004, davanti alla Rossa di Michael Schumacher

Fantastica, la tua lezione di fine 2009. Signori della F.1, vi saluto, forse per sempre. Dai, chiunque faccia ingresso nel Circus, da sempre, fosse anche un reggicoda o il più grande, giammai ne esce prematuramente e volentieri. Guai. La F.1, il paddock e il suo giro largo, sono droghe mediatiche, araldiche, economiche dalle quali non ti liberi mai una volta che le hai sniffate, vedi Jackie Stewart e Niki Lauda, per fare gli esempi di due intelligenti, furbi e genuinamente pervasi da passione non solo per la filigrana. Tu, no. Quando è stato tempo, hai preso e te ne sei andato, pur pagato dalla Ferrari per l'anticipata fine del rapporto in pista. Però non sei stato a casa a guardarti le unghie dei piedi, no, hai colto l'occasione per tuffarti negli ultimi paradisi dei duri e puri. Nei rally e nel giro Nascar, ovvero per lo universo mondo nonché nell'America del Profondo Sud con la tua faccetta irriverente da Huck Finn.
Ossia, rispettivamente, sulle strade pericolosamente qualsiasi griffate Wrc e nei catini più artificiosi, cioè il modo più naturale e quello più bastardo per provare a farsi male competendo ma sentendosi tremendamente vivi e al diavolo la Formula Uno.

Grazie anche per come sei tornato nel Circus

E poi il ritorno clamoroso nel Circus, a 33 anni, come fanno quelli che contano, dopo che sembrano spacciati. Un nome che sembrava morto e solo nostalgicamente pronunciabile, la Lotus, accanto a un cognome dato per disperso, Raikkonen.
Nell'era delle tattiche esasperate e delle gomme ad alto degrado, agli ordini di James Allison, la combinazione motorizzata Renault fa miracoli, gira nelle zone nobili del mondiale e vince Gran Premi, due. Tanto che la Ferrari per il 2014 si ritrova a cercare un buon secondo da affiancare ad Alonso e sceglie il Cavallino di ritorno, Kimi, accolto dalla marea Rossa come l'innamorato ritrovato, mica solo un campione purchessia.
E da lì cinque stagioni belle, particolari, piene di tanto e intense, vissute tutte col tuo stile. Da assistman, gregario di lusso, specie di Vettel, con bei gesti, buone prove e qualche cocente delusione,

MAGIC MOMENTS IN F.1 COL CAVALLINO
Sopra, il via e il podio del Gp Usa 2018 ad Austin, la sua ultima vittoria in F.1 ovviamente su Ferrari. In basso, a sinistra, è in festa a Interlagos 2007 dopo il titolo conquistato, in compagnia di Jean Todt e dei ragazzi del team. In basso a destra, ecco "Iceman" complimentato dal Presidente della Ferrari Luca Cordero di Montezemolo

più spruzzatine di dispetti qua e là, perché arrivare secondi per decreto non dà mai gusto, neh. Ma il pomeriggio magico in Texas 2018, con quello scatto felino al via, rimette tante cose a posto. Culminando con una vittoria liberatoria, purificatrice, definitiva, che ci unisce tutti in un ideale abbraccio con cui da allora tanti di noi continuano a cingerti.
E quindi il triennio in casa Alfa Romeo, nel quale dimostri d'assere ancora uno d'artiglio, quarantenne che non s'arrende mai, capace di qualche bello spunto e pure di sfiorare il podio, con un quarto posto in Brasile 2019. Fino al giorno, al brutto giorno, in cui, in pieno 2021, annunci di voler chiudere coi Gran Premi a fine stagione, trasformando il resto delle gare in un semitour d'addio e in un conto alla rovescia affettivo, fino al salutone targato Abu Dhabi, 14 dicembre.

Quelle cifre e poi Spa

Trecentocinquanta Gp corsi, più di chiunque altro sul Pianeta Terra, 21 vinti, 18 pole e 46 giri più veloci. Raccontato così, Kimi, sposti eccome, anche se sembra l'elenco del telefono. Eppure entusiasma soprattutto pensare a te come al maestro moderno della superpista di Spa, con quattro vittorie complessive, come Hamilton e Clark, e dietro solo a Senna con cinque e a Schumi a sei.

Passerella di commiato

Ma torniamo a questo 2021. Con ogni Gran Premio che si è trasformato in una passerella durante la quale salutarti in tanti e salutarti bene è stata la cosa più malinconica ma anche la più dolce di questa era, perché con te se ne va la parte migliore di questa F.1 e anche il gusto bambino di tutti noi di leggere in te uno col quale ci sarebbe piaciuto andare a cena e bere mezzo bicchiere di più, per ridere insieme, sbracati, confusi e felici.

"Leave me alone"

"Leave me alone, I know what I'm doing", lasciatemi solo, so quello che sto facendo. Il tuo ultimo team radio nella notte di Abu Dhabi 2012, prima del favoloso trionfo a bordo della Lotus, resta for ever la tua frase simbolo, che per tanto tempo ci ha fatto ridere, sorridere e tacere, goduti.

Ma dopo quasi dieci anni di silenzio, dopo l'ultima notte di Abu Dhabi 2021, finito questo buio strano, infilzato di mille luci e fuochi d'artificio, di pacche sulla spalle, di sorrisi un po' forzati, di "dai, teniamoci in contatto" come quando da bimbi si partiva dal mare salutando tutti e promettendo cartoline sapendo che invece sarebbe stato un addio vero, finalmente ho, abbiamo, una risposta da inviarti.

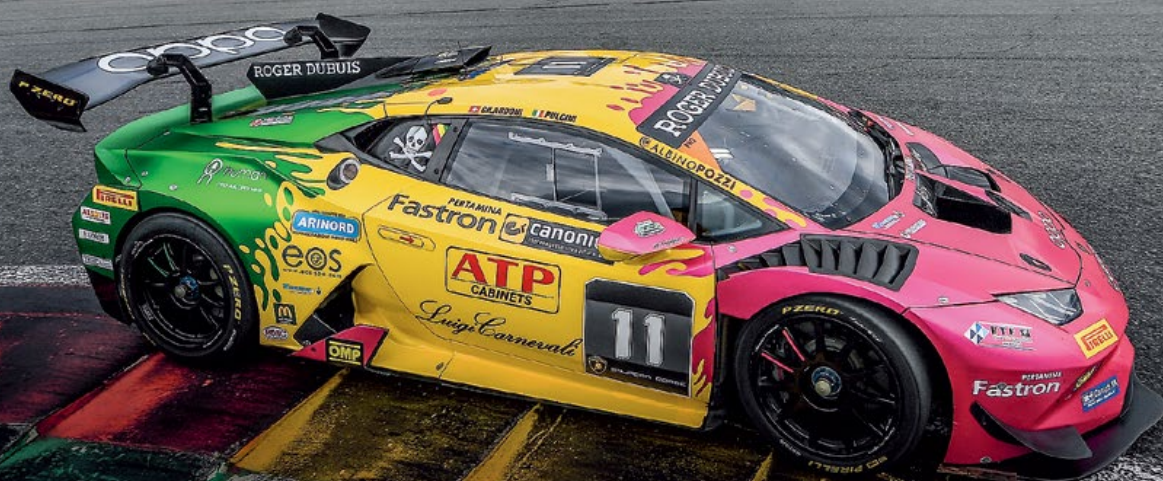
Collegandoci idealmente a te dal nostro muretto fittizio dal quale ti abbiamo seguito, stimato, applaudito e voluto bene da venti stagioni che sembrano un milione d'anni per le infinite emozioni che hai regalato, ma mezzo secondo per come tutto è sfumato, perché la vita bella e vigliacca regala estasi veloci, lasciando duraturi solo i gusci secchi dei ricordi.

E allora, caro Kimi Raikkonen, adesso che ti sei sfilato l'ultima tuta del Gran Premio di chiusura nel cerchio della vita agonistica, ti guardiamo idealmente negli occhi, riprendendo la linea via etere per dirti, semplicemente, in ciò che resta nella notte della tua carriera, in questo team radio dei Cuori da Corsa, con un sorriso un po' storto e la gola che s'annoda pensando al domani senza di te, solo una piccola cosa, ma per noi - e penso anche per te -, molto importante.

Ciao, Kimi. Sai quel che fai, ma non ti lasceremo mai solo. ●

I MILLE VOLTI DI UN VERO CAMPIONE DI SPORT

Sopra, Kimi con Vettel, quindi invocato dai fans negli striscioni, e, al centro, con la seconda moglie Minttu e il baby Robin. In alto, è in nobile compagnia degli altri iridati nella storia della F.1, nel 2010. Poi passa ai rally mondiali (dalle nevi alle pianure messicane...) e quindi a singhiozzo, negli Stati Uniti, ai pick-up e alla serie Nationwide, ovvero la F.2 della Nascar, salvo tornare in F.1

Oregon alza l'asticella

DOPO AVER FESTEGGIATO QUEST'ANNO IL TRAGUARDO DEI 35 ANNI LA SQUADRA DI CANEVISIO E TESTA È PRONTA A ESORDIRE CON LE HURACAN GT3 NEL GT OPEN. SCOPRIAMO COME

di **Dario Lucchese**

Tutto si trasforma, per dirla alla Lavoisier. L'Oregon Team si evolve, seguendo un principio quasi matematico. Due stagioni nel Lamborghini Super Trofeo Europa è uguale al debutto in Gt3, sempre con le vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese. La squadra di Jerry Canevisio e Piergiorgio Testa, che nel 2021 ha festeggiato il traguardo dei 35 anni di attività, è pronta ad esordire la prossima stagione in un campionato Gran Turismo di riferimento quale è l'International Gt Open. Stessa livrea verde e fucsia (quella che distingue da sempre l'impegno in pista della squadra di Cremosano) e stessi piloti più due ancora da annunciare. Su una Huracán Gt3 Evo ci salirà Leonardo Pulcini, mentre sull'altra Kevin Gilardoni, in coppia freschi campioni Pro del monomarca Lambo. Una promozione meritata, ma anche un percorso pianificato a tavolino tre anni fa, quando l'Oregon Team decise di interrompere il proprio impegno con la Norma Lmp3 nell'European Le Mans Series dopo avere vinto tutto nei campionati Renault: dal Mégane Trophy alla Rs 01, passando per la Clio Cup Italia. Nel 2020, all'esordio nel Lamborghini Super Trofeo Europa con Gilardoni, rischiò di andare subito a segno centrando tre vittorie ed il secondo posto al termine di una stagione decisa solamente nel conclusivo round del Paul Ricard. Quest'anno, al secondo tentativo, è arrivato il titolo ancora con Gilardoni ed il rookie Pulcini, migliore dei piloti del Lamborghini Young Driver Program 2021, due volte a segno proprio al Paul Ricard e una volta a Zandvoort e Spa. Nell'International GT Open l'Oregon Team raccoglierà un testimone importante; quello del Vincenzo Sospiri Racing, che proprio quest'anno ha portato alla Casa di Sant'Agata Bolognese il quarto titolo piloti nella stessa serie su sei edizioni consecutive, grazie al successo ottenuto da Michele Beretta e Frederik Schandorff, conquistando anche il primato nella classifica riservata alle squadre. Un titolo che nel 2016 era già andato a Thomas Biagi e Fabrizio Crestani (Orange 1 Team Lazarus), l'anno dopo a Giovanni Venturini (Imperiale Racing) e nel 2019 a Giacomo Altoè e Albert Costa (Emil Frey). Nell'International GT Open, l'Oregon Team farà il proprio ingresso sfoggiando sulla portiera delle due Huracán Gt3 Evo il 63 e 19, numeri legati all'impegno sportivo di Lamborghini nelle maggiori serie a livello globale. Un motivo in più per puntare a fare subito bene.

«*Nel dna dell'Oregon Team non c'è mai stato il Gt3. Per noi è difficile assimilare il concetto di BoP, perché arriviamo dai campionati monoposto e dai vari monomarca, con una filosofia ben differente: se vinci vai sul podio, non prendi una penalità. È la ragione per cui abbiamo deciso di affacciarci a questo mondo più tardi rispetto ad altre squadre*». Per Canevisio il nuovo impegno nel campionato di Jesús Pareja rappresenta sicuramente una nuova sfida, ma non per questo da affrontare in punta di piedi. «*Entriamo nel Gt Open perché consapevoli di farlo con i numeri 63 e 19, quelli di Lamborghini, e quindi con il supporto degli ingegneri di Sant'Agata. Sarebbe altresì sbagliato perdere tutto il know-how che è stato costruito in questo campionato. Puntiamo a vincere, non a partecipare. La stessa cosa che ci eravamo ripromessi due anni fa, quando abbiamo debuttato nel Lamborghini Super Trofeo Europa. Sappiamo di raccogliere un'eredità importante e per questo ci tengo a ringraziare un team professionale e vincente come quello di Vincenzo Sospiri, che ci ha lasciato il testimone dopo avere conquistato il titolo quest'anno*». Contestualmente l'Oregon Team continuerà ad essere presente nel monomarca continentale, schierando due Huracán Super Trofeo Evo2. Una per Massimo Ciglia, che nel 2021 ha ottenuto la sua prima vittoria di classe nella World Final di Misano (in cui è stato proprio il Vincenzo Sospiri Racing a celebrare il successo assoluto nella Pro con Mattia Michelotto e Karol Basz). L'altra per due giovanissimi. «*Possiamo dire di avere lanciato piloti come Mirko Bortolotti e Albert Costa; prima di loro Stefano Comini. Con noi Luca Rangoni e Alessandro Balzan hanno ottenuto i loro primi successi in ambito internazionale. Siamo sempre favorevoli ad un ricambio generazionale*». L'impegno nell'International Gt Open e nel Lamborghini Super Trofeo Europa verranno gestiti dalla stessa squadra, non essendoci concomitanze di date, così come quello nella Clio Cup Europe in cui l'Oregon Team continuerà a recitare una parte da protagonista anche nel 2022.

DUE HURACAN SULLA GRIGLIA

Dopo due stagioni al top nel Lamborghini Super Trofeo Europe, Oregon Team sbarca nel GT Open. L'accoppiata vincente composta da Daniele Pulcini e Kevin Gilardoni si dividerà: saranno infatti due le Huracan della squadra al via della serie ideata da Jesus Pareja

Leonardo Pulcini

Esordio nelle ruote coperte e titolo del Lamborghini Super Trofeo Europa per Leonardo Pulcini. Il pilota romano (23 anni) arriva dalle monoposto. Nel 2016 si è laureato campione dell'Euroformula Open con Campos Racing per poi esordire nella Gp3 Series in cui nel 2018, sempre con la squadra spagnola, ha conquistato due vittorie a cui va aggiunta quella ottenuta l'anno successivo nel Fia Formula 3 con la Hitech Grand Prix. Nel 2020 con il Vincenzo Sospiri Racing ha debuttato nel Campionato Italiano Gran Turismo, prendendo parte con una Huracán Gt3 Evo tanto alla serie Endurance che alla Sprint, lottando fino all'ultimo per il titolo in equipaggio con l'olandese Danny Kroes e conquistando il terzo posto finale. Quest'anno, oltre a fare suo il titolo del monomarca della Casa di Sant'Agata Bolognese, Pulcini è stato scelto come il migliore dei piloti dello Young Driver Program su un totale di 13 selezionati, in occasione dello shootout di Vallelunga e al termine di un percorso durato tutta la stagione. Un ulteriore riconoscimento, che gli consentirà nel 2022 di correre con il supporto di Lamborghini Squadra Corse, alla pari del 21enne francese Arthur Rougier, scelto invece tra una rosa di dieci nomi dello Gt3 Junior Program.

Kevin Gilardoni

Dalla pista alla strada e viceversa. Dopo una parentesi di sette stagioni nei rally, Kevin Gilardoni è tornato lo scorso anno al suo primo amore. Un titolo tricolore di Formula Renault 2.0 nel 2012; quindi, l'anno successivo, il terzo posto nel Mégane Trophy proprio con l'Oregon Team e una vittoria a Spa, circuito dove ha centrato anche altri due successi quest'anno e la scorsa stagione nel Lamborghini Super Trofeo Europa. Dal 2014 al 2019 i rally sono stati il suo habitat naturale e nella stessa specialità vi ha fatto anche un'apparizione nel Rally del Ticino 2021 affiancato dalla moglie Chiara Giardelli e appena qualche settimana fa nell'appuntamento di Monza del Mondiale Wrc, chiudendo primo tra i non prioritari con una Skoda Fabia R5 della Gima Autosport, assieme al navigatore Corrado Bonato. Per lui la squadra di Canevisio e Testa è ormai una grande famiglia e l'impegno nel Gt Open segnerà anche il suo debutto assoluto in Gt3. ●

SEI ANNI DI SUCCESSI E TITOLI IRIDATI
Andrea Adamo lascia la Hyundai dopo stagioni trionfali tra WTCR e Mondiale Rally. L'ingegnere piemontese ha fatto riscrivere la storia della Casa coreana che con lui ha ottenuto tutti quei successi che aveva inseguito senza riuscirciper diverse stagioni

Adamo addio shock a Hyundai

DOPO SEI ANNI SI DIVIDONO LE STRADE DELL'INGEGNERE PIEMONTESE E DELLA SQUADRA COREANA. MA L'IMPRONTA DI ANDREA NELLA STORIA DEL TEAM BASATO AD ALZENAU RIMARRÀ INDELEBILE

di Marco Giordo

Il saluto dei suoi

Tra i suoi piloti il primo a salutare Adamo è stato Dani Sordo su Twitter e Facebook. «*Grazie per tutto l'appoggio e la fiducia che mi hai dato durante questi anni. Per spingermi sempre a dare il massimo in ogni rally. Mi mancheranno molto i tuoi messaggi molto particolari durante le gare. Spero che tutto ti vada per il meglio nella tua nuova tappa*». Gli ha fatto subito eco sui social l'ex navigatore del pilota spagnolo, Carlos Del Barrio. «*Caro Andrea, sarai sempre il migliore. Ti auguro il meglio e spero di incontrarti di nuovo in un altro nuovo lavoro. Un abbraccio, capo e amico*». Molto bello poi il saluto sui social di Ott Tanak. «*Andrea è un uomo con un grande cuore... Ha dato tutto per la Hyundai Motorsport ma si è anche preso cura di noi come se fossimo dei suoi figli. Ha messo insieme una squadra fantastica ed ora è compito nostro riportare il trofeo a casa l'anno prossimo! Gli sono grato di avere un amico così grande*». Anche Oliver Solberg ha voluto ricordare sui social Adamo. «*Voglio ringraziarla di cuore per tutte le fantastiche opportunità, il sostegno (e gli abbracci) che mi ha regalato quest'anno, le auguro il meglio per il futuro. Ci vediamo in giro*». Infine ecco il ricordo sui social riservatogli da parte di Thierry Neuville. «*Abbiamo passato anni incredibili con Andrea come boss del team e mi è piaciuto molto lavorare con lui. Lui c'è sempre stato con noi ed abbiamo vissuto insieme tante grandi emozioni. Rispetto totalmente la tua decisione e ti auguro il meglio per il futuro amico mio. Ci mancheranno i tuoi abbracci*».

Una storia vincente

C'eravamo tanto amati. Sì perché il matrimonio tra Andrea Adamo e la Hyundai Motorsport è stato una vera storia d'amore che ha portato alla casa coreana ben quattro titoli mondiali. Due nel WTCR e due nel WRC, due categorie dove i coreani non erano mai riusciti a vincere. Ma andiamo con ordine. Adamo era entrato a far parte della casa coreana nel dicembre 2015, il suo ruolo era quello di dirigere il dipartimento Customer Racing, che poi si è rapidamente man mano affermato come un'entità di partnership con numerosi team e piloti, che hanno trovato il successo al volante delle auto costruite da Hyundai Motorsport nei vari campionati nazionali in pista e nei rally. Poi all'inizio di gennaio nel 2019 è stato chiamato a sostituire Michel Nandan alla guida della Hyundai Motorsport, diventando il Rally Team Director della casa coreana. Sin da subito l'ingegnere piemontese aveva fatto capire, sin dalla presentazione del mondiale 2019 a Birmingham, che avrebbe motivato la sua squadra a dare e a fare il massimo. "On fait à la Adamo" aveva subito detto Neuville in quel week end in Inghilterra, quel Neuville che poi sulle strade del Montecarlo aveva cercato di tenere testa per tutta la gara a Ogier (che era all'esordio in Citroen), dimostrando subito tantissima grinta e perdendo la gara per soli 2"2. Poi in quella galoppata vincente che è stata la stagione 2019 per la scuderia con sede a Alzenau, sono arrivate in totale ben 4 vittorie, 3 con Thierry Neuville in Corsica, Argentina e Catalogna ed 1 con Dani Sordo in Sardegna, dopo un finale rocambolesco in cui Adamo lo aveva incitato continuamente a non mollare e Tanak era stato rallentato incredibilmente nella power stage da problemi all'idroguida. Alla fine poi l'annullamento a causa dei violenti incendi del Rally di Australia, consegnò alla Hyundai il suo primo mondiale costruttori con 380 punti contro i 362 della Toyota, nella sua sesta stagione iridata, la prima con Adamo alla guida. Un titolo a lungo rincorso ed arrivato grazie all'attenta regia del suo Team Director italiano, il grande motivatore del team, che grazie ai suoi "giochi preziosi" con le tattiche di gara, e ai continui cambi del terzo pilota a seconda del tipo di gara, era riuscito a spari-

PER ANDREA DUE TITOLI IRIDATI NEL WRC
Dopo aver festeggiato la conquista di due titoli iridati consecutivi nel Mondiale Rally, quest'anno per Hyundai la stagione si è chiusa alle spalle della Toyota

gliare le carte in tavola ai suoi avversari, vincendo quel primo importantissimo campionato del mondo costruttori. Perché Andrea è uno fatto così, non sa stare fermo e guarda sempre avanti, programmando doviziosamente e continuamente tutto. Come quando durante la pandemia lo scorso anno aveva riorganizzato totalmente il magazzino di Alzenau, utilizzando così costruttivamente quei mesi di stop. Oppure quando faceva riunire due anni fa e l'anno scorso tutti insieme prima delle varie gare iridate i costruttori e la FIA, per sbrigarsi a redigere il regolamento delle nuove Wrc ibride. Coinvolgendo direttamente anche Jean Todt, con cui nel tempo ha instaurato un ottimo rapporto, visto che era diventato un habitué fisso al motorhome della casa coreana quando c'erano le sue visite nelle varie prove del mondiale. E come ha fatto nella squadra coreana facendola diventare una vera e propria macchina da guerra. Grazie anche al suo carattere vulcanico ed al suo modo di essere diretto e franco con tutti, anche a costo di essere polemico e poco diplomatico. Continuando, nella stagione seguente 2020 mister AA strappa il neocampione del mondo Ott Tanak alla Toyota e lo porta in Hyundai. L'inizio è davvero strepitoso per Adamo e i suoi. Finalmente infatti Thierry Neuville riesce a rompere l'incantesimo a Montecarlo, regalando a sé stesso e ai coreani la prima e tanto sospirata vittoria nel rally monegasco, la corsa più prestigiosa del mondiale rally. E così per la prima volta il campionato del mondo inizia con due nuovi leader assoluti, Thierry Neuville nel mondiale piloti, e la Hyundai in quello costruttori. Poi a salire in cattedra è la Toyota che vince con Evans in Svezia ed Ogier in Messico, e dopo sei mesi di sospensione a causa del Covid-19 è la Hyundai a rivincere la prima prova post pandemia in Estonia con la doppietta Tanak-Breen. È poi Evans a trionfare in Turchia ma con un blitz in Sardegna e la doppietta Sordo-Neuville la marca coreana ripassa in testa ad Alghero al mondiale costruttori, che poi si aggiudica per il secondo anno consecutivo a Monza con 241 punti contro i 236 della Toyota, grazie al secondo posto di Tanak e al terzo di Sordo finiti alle spalle di Ogier. Due stagioni quindi quelle del 2019 e 2020 davvero da incorniciare per Adamo & Co. culminate entrambe con la conquista del titolo costruttori.

> **ABBIAMO PASSATO ANNI INCREDIBILI CON ANDREA COME BOSS DEL TEAM E MI È PIACIUTO MOLTO LAVORARE CON LUI. LUI C'È SEMPRE STATO CON NOI ED ABBIAMO VISSUTO INSIEME TANTE GRANDI EMOZIONI**
>
> THIERRY NEUVILLE

L'ultima stagione

Poi nel 2021 però la situazione cambia, perché la Hyundai i20 Wrc non riesce più a giocarsela come in passato contro la Toyota Yaris. Tanak vince alla grande la seconda gara stagionale in Lapponia sui ghiacci dell'Arctic Rally Finland. Ma poi pur essendo le performance della macchina positive e nonostante la i20 Wrc Plus sia in assoluto la macchina più veloce, forse per aver estremizzato le prestazioni della vettura è venuta a mancare l'affidabilità, con soprattutto la sospensione posteriore destra ad accusare più volte dei problemi e a rompersi. E così dopo un filotto di cinque gare consecutive vinte dalla Toyota, dopo quasi sei mesi di astinenza la squadra coreana riesce di nuovo a primeggiare a Ferragosto con Neuville a Ypres, e a rimandare grazie ancora ad una vittoria dello stesso Neuville in Catalogna la grande festa della Toyota all'ultima gara a Monza. I giapponesi poi, nell'autodromo brianzolo fanno doppietta vincendo con Ogier il titolo piloti e conquistando il titolo costruttori con 522 punti contro i 463 della Hyundai. «*Purtroppo* – aveva dichiarato Adamo a Monza a fine gara – *questo è stato un campionato in cui avremmo dovuto fare meglio, ora possiamo solo imparare la lezione dai nostri errori e migliorare in vista della prossima stagione*». Ma poi dando seguito a tanti rumors che giravano già al parco assistenza di Monza, mister AA ha deciso a sorpresa di lasciare ad inizio dicembre

ANDREA È UN UOMO CON UN GRANDE CUORE... HA DATO TUTTO PER LA HYUNDAI MOTORSPORT MA SI È ANCHE PRESO CURA DI NOI COME SE FOSSIMO DEI SUOI FIGLI

OTT TANAK

il suo incarico di Team Principal, dopo aver ottenuto dieci vittorie in tre stagioni, le stesse ottenute da Michel Nandan però in cinque stagioni. A testimonianza dello strepitoso cambio di passo che l'ingegnere torinese aveva imposto al team coreano.

Il ricordo

Per terminare ci sembra giusto ricordare il Team Principal italiano come in un'occasione lo stesso Andrea Adamo si era descritto, in un post da lui di recente riproposto sulle storie di Instagaram. *«Non sono pagato per essere il ragazzo più intelligente del service park o del paddock, o il miglior amico dei giornalisti ed il miglior amico di tutti. Non sono molto socievole. Non sono il tipo di persona che ama le feste. Una cena con quattro persone equivale per me ad un concerto rock. Non parlo molto, perché penso che ci sono già troppe persone nel mondo che parlano molto e non ho bisogno di aggiungere altre parole. Uno deve parlare solo se ha qualcosa da dire. Se non hai niente da dire, non c'è bisogno di dire nient'altro»*. In due parole, l'Adamo pensiero. Ci mancherai tanto caro Andrea nel mondiale rally, perché eri davvero forte, un grande protagonista in tutto e per tutto. Uno che ha dimostrato che la scuola italiana nei rally è ancora al top a livello mondiale. E francamente tutto questo da italiani ci ha fatto piacere ed è stato un vero motivo di orgoglio. Ti aspettiamo presto di nuovo in prima linea sui campi di gara. Un abbraccio grande capo. ●

Italia da rally perde l'effetto Adamo

ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI CONSEGUENZE DIRETTE E INDIRETTE NELL'UNIVERSO RALLISTICO TRICOLORE PROVOCA L'USCITA DI SCENA DI ANDREA DAL VERTICE DI HYUNDAI MOTORSPORT

di **Daniele Sgorbini**

Cosa succederà adesso all'automobilismo italiano e in particolare all'universo rallistico del nostro paese? Quali conseguenze, dirette e indirette, avrà la fine dell'avventura di Andrea Adamo al vertice di Hyundai Motorsport? Sembrano domande superflue, invece sono tremendamente attuali e concrete, perché se si guarda con attenzione a quanto fatto dall'ingegnere piemontese, negli ultimi sei anni, dal timone della squadra di Alzenau nel nostro Paese e per il nostro Paese, ci si rende conto di quanto sia stato fondamentale l'effetto volano di Adamo per far restare ad alto livello la realtà dell'automobilismo tricolore. Un rapporto, quello tra Adamo e l'Italia, fatto in realtà più di amore che di odio, nonostante le tante prese di posizione dell'ex boss

FUTURO IN BILICO
Sopra e a sinistra Andrea Crugnola in azione con la Hyundai i20 Rally2 alla quale ha regalato quest'anno la prima vittoria in assoluto della debuttante vettura della casa coreana. In alto Andrea Adamo e il presidente della commissione rally Acisport, Daniele Settimo

Hyundai contro tutto ciò che non va alla perfezione nella complessa realtà bianca rossa e verde. Perché di fatto si parla dell'amore di un appassionato vero, di un professionista tremendamente competente e di un perfezionista che non si stanca mai di ricercare il miglioramento continuo a ogni livello. Logico che una personalità del genere possa sbottare di tanto in tanto contro il sistema Italia, verso il quale però, in realtà, Adamo non si è mai tirato indietro quando si è trattato di dare una mano e di valorizzare quanto di buono abbiamo in casa. Gli esempi sono tanti e pure la storia recente ne è piena. Si guardi ad esempio alla prima uscita pubblica del prototipo della nuova Hyundai i20 Rally1 ibrida, andata in scena a fine ottobre con la simulazione di gara sugli asfalti piemontesi. La scelta di avvalersi dello staff organizzativo del Rally di Alba, di portare in Piemonte i top driver del Mondiale e la macchina che tutti volevano vedere in anteprima, è stata proprio di Adamo. Una decisione vincente, dato che si è visto un evento che non aveva davvero precedenti nella storia dei test da rally. Del resto col Rally di Alba il legame è radicato e dura da anni: nel 2019 Adamo portò nella Langhe Sebastién Loeb (che vinse) e successivamente non ha fatto mancare le proprie Wrc Plus, che hanno dato spettacolo pure nel 2020 e 2021. Come del resto ha fatto in diverse altre gare su asfalto in Italia, sfruttando i rally più interessanti per collocazione in calendario e caratteristiche tecniche al fine di svolgere sessioni di test in gara. Uscite che hanno aggiunto prestigio e interesse alle nostre gare. Negli ultimi due anni abbiamo visto le Plus del Mondiale, guidate dai top driver dello squadrone di Alzenau, un po' dappertutto: a Roma, al Ciocco, al Sanremo, al Targa Florio. Tutti hanno tratto un gran giovamento dalle iniziative di Adamo. La verità è che i rally italiani sono ripartiti alla grande, dopo lo stop imposto dalla pandemia, anche grazie al contributo dato da Hyundai, che nell'Italia in controsterzo ha creduto parecchio. È vero che il 2021 è finito senza raccogliere i titoli che erano nel mirino, visto che è arrivato "solo" il Campionato Italiano Wrc grazie a Luca Rossetti e alla Brc (a proposito, sull'azienda piemontese e sul legame con Hyundai ci sarebbe da scrivere paginate a parte, iniziando dal meraviglioso Mondiale Tcr conquistato con Gabriele Tarquini nel 2018) ma è altrettanto vero che l'anno era iniziato con uno schieramento di forze – anche simboliche – impressionante. D'accordo che le risorse dedicate al programma Cir con Crugnola non erano infinite, ma intanto all'inizio del campionato si sono visti nel Tricolore anche Craig Breen (che a un certo punto lo scudetto avrebbe pure potuto vincerlo, se il suo programma fosse continuato) e Oliver Solberg, senza contare la sortita vincente di Neuville al Ciocco. A tutto questo va aggiunto il doppio impegno di Umberto Scandola nell'Italiano Terra e nell'Europeo.
Tutti programmi, quelli dei nostri, supportati anche da importanti sponsor privati, ma che senza l'intervento e la regia di Adamo non si sarebbero mai concretizzati. Perché va detto e fatto comprendere che Adamo al vertice di Hyundai ha ricreato – in parte ovviamente – quell'humus favorevole e fertile che non si vedeva da anni, dai tempi dell'impegno diretto del gruppo Fiat nelle corse. La sua presenza, il suo peso e la sua caratura hanno rappresentato un faro e un punto di forza importantissimi in tanti equilibri del complesso universo del rallismo. Una forza, quella di Adamo a capo di Hyundai, con cui ha dialogato in maniera schietta e alla fine costruttiva pure AciSport. Adesso cambia tutto e non è affatto detto che per l'Italia da rally questo cambiamento sia positivo. La stagione 2022 è dietro l'angolo e le incognite sono tante, troppe. La prima riguarda – ovviamente – l'impegno di Hyundai Italia nel Campionato Italiano. Dopo il clamoroso risultato ottenuto da Andrea Crugnola a Monza, la strada verso la prosecuzione dell'impegno pareva essere diventata meno impervia, ma adesso si ricomincia da zero e senza più Adamo a capo di Hyundai Motorsport tutto diventa molto più complicato. ●

Ciocchetto della felicità

COMPIE TRENT'ANNI LA GARA IDEATA DA ICIO PERISSINOT CHE È ANCORA ATTUALE E CONSERVA IL FASCINO DELLA COMPETIZIONE E DEL CONTORNO NATALIZIO

di **Leo Todisco Grande**

Trenta anni di "Ciocchetto". Di quel rally "strano", fuori dagli schemi, di un evento unico che si disputa, dal 1992, all'interno della Tenuta Il Ciocco, nella Garfagnana toscana, in una sorta di circuito naturale. Trenta anni di una manifestazione messa a calendario la settimana prima di Natale, è lì rimasta fissa - una delle poche cose che non sono mai cambiate -, in un rally dove la sperimentazione è di casa. Il "rally degli auguri", non valido per alcun campionato, in un periodo, i primi anni novanta, dove di rally, dopo novembre, se ne riparlava a febbraio, addirittura a marzo. Pareva una follia, allora, spostare uomini e mezzi quasi alla vigilia delle feste di Natale. Non a Maurizio Perissinot, la cui fervida fantasia aveva partorito un'altra grande idea. E con il richiamo del suo carisma e della sua simpatia, fior di campioni hanno frequentato, negli anni, le speciali brevi, ma mai banali, del "Ciocchetto". La prematura scomparsa del grande navigatore e organizzatore vulcanico, ha lasciato eredi sportivi, al Ciocco, che ne hanno seguito e prolungato la scia. Tanto che, oggi, il "Ciocchetto", o più correttamente Il Ciocchetto Event, è ancora attuale, conserva il fascino della gara e del contorno "natalizio", richiama nomi importanti - anche Robert Kubica è stato grande e sfortunato protagonista di una edizione innevatissima - e Valerio Barsella dirige l'organizzazione, con piglio sicuro, anche di questa edizione del trentennale.

«*Una ricorrenza importante per il "Ciocchetto".* - esordisce Barsella - *trent'anni in cui, possiamo dire, in questo piccolo rally hanno corso, e vinto, tanti grandi campioni. La nostra idea e il nostro desiderio, quest'anno, era di riunirli tutti qui, al Ciocchetto Event 2021, per una grande celebrazione. Abbiamo così invitato tutti i vincitori delle edizioni del Ciocchetto a partecipare alla gara, miglior modo per onorare la ricorrenza, o comunque di essere al Ciocco in presenza, per festeggiare questo traguardo*».

La risposta dei piloti scolpiti nell'Albo d'Oro è stata massiccia. Ci saranno, in pratica, quasi tutti.

«*Sono molto soddisfatto, ovviamente* - ammette Barsella - *della risposta di questi grandi personaggi. Ci tenevo ad avere ancora un bel parco partenti. Anche perché, ricordo di avere letto* - all'epoca avevo solo dieci anni - *che alla prima edizione del "Ciocchetto", nel 1992, Perissinot riuscì a schierare al via un plateau di iscritti da urlo. C'erano, con macchine splendide, Andrea Zanussi, che poi vinse, Piero Liat-*

TOSCANA PORTAFORTUNA
La Toscana porta bene ad Alberto Battistolli e Simone Scattolin: dopo la vittoria al Liburna, ultimo round del Cir, hanno centrato il successo tra le storiche nella prima edizione del Brunello. In basso Lucky che ha chiuso dietro al figlio

Battistolli cose di casa

GRAN FINALE DI STAGIONE IN TOSCANA: VINCE ALBERTO AL VOLANTE DELLA 037 DAVANTI A PAPÀ LUCKY CHE SU DELTA VINCE IL TITOLO TRICOLORE STORICO QUATTRO RUOTE MOTRICI

MONTALCINO - Alberto Battistolli con Simone Scattolin, con una Lancia 037, si sono aggiudicati il 1° Rally del Brunello, gara di chiusura del Campionato Italiano Rally Terra Storico. I vincitori, portacolori di ACI Team Italia, hanno conquistato la vetta della classifica ad una prova dal termine, nel tratto cronometrato più lungo della gara. In questa prova Alberto Battistolli, che ha dimostrato ancora una volta di essere una delle realtà più importanti del rallismo tricolore, ha superato il padre, Luigi "Lucky" Battistolli, insieme a Fabrizia Pons, che con la sua Lancia Delta Integrale 16V del 4°Raggruppamento sempre della Key Sport, aveva dominato fin dal via la corsa toscana. Con questo risultato stagionale, Lucky e Fabrizia conquistano ugualmente il titolo di Campione Italiano Rally Terra Storico Quattro Ruote Motrici. Al terzo posto hanno chiuso poi i bravi Marco Bianchini e Giulia Paganoni, Lancia Delta Integrale 16V. Il sanmarinese, lontano da qualche tempo dalle gare, ha naturalmente evitato di attaccare al massimo, tenendo naturalmente una condotta di gara accorta nei punti più impegnativi delle prove speciali, resi particolarmente insidiosi dalla fanghiglia che ricopriva tutte le strade interessate del rally. Alle spalle dei primi tre, hanno concluso una gara bella, difficile e ottimamente organizzata dalla Scuderia Etruria Sport, mantenendo le stesse posizioni durante tutta la corsa, tre protagonisti del Tricolore due ruote motrici: Giulio Calzolari affiancato da Roberto Selva, sulla Ford Escort RS della Scuderia San Marino, Bruno Pelliccioni insieme a Mirco Gabrielli sulla Ford Escort RS della Scuderia Malatesta, che qui festeggiava il suo titolo italiano due ruote motrici già vinto e, il romagnolo Bruno Bentivogli insieme ad Andrea Marco Cecchi, sulla Ford Sierra Cosworth di 4°Raggruppamento, concludendo nel medesimo ordine. Ad occupare le restanti posizioni della top ten si sono quindi classificati un ottimo Andrea Tonelli insieme a Giancarla Guzzi, Ford Escort RS sempre del 3°raggruppaento, Fabrizio Bacci, in coppia con Sauro Farnocchia, su Ford Sierra Cosworth in corsa per il 4RM, come il pilota locale Nicolò Fedolfi con il sanmarinese Livio Ceci, su Lancia Delta Hf Integrale, ed Enrico Volpato con Samuele Sordello, in gara su Talbot Sumbean Lotus. Sempre alla guida di una Talbot Lotus si è messo in risalto anche Federico Ormezzano, ora dirigente di spicco a livello di Federazione nel settore auto storiche rally, affiancato da Maurizio Torlasco. Da evidenziare anche la prestazione di Domenico Mombelli con la sua Ford Escor RS del 2° Raggruppamento autore di ottimi tempi e dodicesimo assoluto in gara. Nel trofeo Terra A112 Abarth, tra le piccole Autobianchi, si è aggiudicato la vittoria di questa seconda giornata nuovamente il veronese Mauro Castagna in coppia con Davide Marcolini, rimasto in testa per tutto lo svolgimento della gara, nonostante gli attacchi di un velocissimo Orazio Droandi con Massimo Acciai, secondo classificato e, autore dei migliori scratch di giornata sui faticosi fondi fangosi del "Brunello". ●

CLASSIFICA ASSOLUTA
1° Rally del Brunello finale
1. Battistolli-Scattolin (Lancia 037) in 52'25.9; 2. "Lucky"-Pons (Lancia Delta HF Integrale) a 12.4; 3. Bianchini-Paganoni (Lancia Delta HF Integrale) a 1'14.1; 4. Calzolari-Selva (Ford Escort RS) a 2'33.8; 5. Pelliccioni-Gabrielli (Ford Escort RS) a 2'56.3; 6. Bentivogli-Cecchi (Ford Sierra Cosworth) a 3'15.2; 7. Tonelli-Guzzi (Ford Escort RS) a 3'16.0; 8. Bacci-Farnocchia (Ford Sierra Cosworth) a 3'54.9; 9. Fedolfi-Ceci (Lancia Delta HF Integrale) a 6'09.8; 10. Volpato-Sordelli (Talbot Sumbeam Lotus) a 6'22.

RUN ROME THE MARATHON

27 MARZO 2022

VENI,
RUN,
VICI.

Corri a iscriverti su
runromethemarathon.com

TECHNICAL SPONSOR

MAIN SPONSOR

OFFICIAL RADIO

OFFICIAL SPONSOR

OFFICIAL SUPPLIER

RUN ROME THE MARATHON ROMA CAPITALE

ROMA

WORLD ATHLETICS

Romagna in fiore

Due prove vinte, una battaglia senza fine con Alessandro Bettega e Paolo Cargnelutti e la soddisfazione di vincere di nuovo a Sernaglia. È andato a Simone Romagna e Cristina Caldart (Skoda Fabia Rally2 evo) l'edizione numero 22 del Prealpi Master Show, una gara che i due hanno vinto anche un po' a sorpresa: il pilota vicentino aveva vinto qui solo nel 1999, quando il format di gara prevedeva un rally corso tutto nel crossodromo di Moriago, ed era dal 2013 che non vinceva fra le moderne. E ancora più felice era Cristina Caldart, trevigiana di Conegliano, al suo primo "vero" trionfo dopo la vittoria al San Marino Regional 2016: *«Siamo felicissimi di essere riusciti a farcela. Gli anni passano ma è sempre una soddisfazione. Mi è servito allenarmi con un'esperienza di anni: Paolo Andreucci mi ha aiutato a mettere a posto l'auto e mi ha dato grandi consigli, è stato fondamentale. Grazie al Motoring, Gabriele Favero ha messo in piedi una squadra eccezionale: correre a Sernaglia è sempre un'emozione»*, ha detto sul palco.

Dietro di loro sono finiti Bettega e Cargnelutti (Fabia Rally2 evo), bravi a rimanere nel treno della testa della corsa ma impossibilitati a tentare l'assalto alla leadership: nella prima prova un piccolo dritto ha mangiato loro una manciata di secondi, alla fine decisivi per delineare la classifica finale: *«Non ci aspettavamo di finire così bene: pensavamo di entrare fra i primi cinque, ma così è molto bello. Peccato per il piccolo dritto della prima prova speciale, ma eravamo a digiuno da un anno e mezzo. La concorrenza era incredibile, non me l'aspettavo: è sempre bello correre il Master, è una grande festa nonostante le condizioni così difficili: l'anno prossimo speriamo sia la volta buona»*, diceva il pilota di Molveno.

A chiudere il podio ci hanno pensato Giacomo Scattolon e Giovanni Bernacchini, al secondo podio in carriera al Master sulla loro Fabia Rally2 evo. I due sono stati protagonisti di una rimonta forsennata, coronata dalla strepitosa vittoria nell'ultima prova speciale: *«Ci siamo trovati bene stamattina, ma abbiamo patito il cambio di ritmo nel pomeriggio. L'ultima prova è stata grande, devo ringraziare team, sponsor e Giovanni: l'ultima prova sapevo che al buio sarei andato tanto forte»*, sottolineava Scattolon. Sono stati quei secondi a permettergli di agguantare il podio, possibile solo dopo aver scavalcato Marco Signor, quarto, e Paolo Andreucci, quinto. Il primo ha comunque raggiunto l'obiettivo pre-gara che era quello di agguantare la top 5, il secondo ha faticato a trovare il grip su una prova prima durissima per il ghiaccio della mattina e poi coperta da uno strato di fango. In questo modo, peraltro, l'intero podio è composto da piloti iscritti al trofeo Raceday Rally Terra, di cui il Prealpi Master Show era la seconda gara 2021-22.

Il trofeo dedicato a Secondo De Luca, anima del Motoring scomparsa in aprile, è andato a Mauro Trentin e Alice De Marco, vincitori della prima prova nonostante il principio d'incendio che li ha tolto di mezzo durante la seconda prova speciale.

CON LA FABIA SIMONE SI IMPONE NEL RALLY VENETO. ALLE SUE SPALLE CHIUDE BETTEGA. ECCO COM'È ANDATA

PROTAGONISTI A destra Alessandro Bettega che ha chiuso alle spalle del vincitore Simone Romagna in alto

AUTO SPRI NT

AUTOSPRINT GOLD COLLECTION

I momenti più emozionanti, i personaggi più importanti e le gare più avvincenti della storia dell'automobilismo ti aspettano **ogni mese** in edicola con Autosprint Gold Collection.

LA FERRARI DI MONTEZEMOLO
È IN EDICOLA

- **Marzo** Effetto Imola F1
- **Aprile** Alboreto Ti vogliamo bene
- **Maggio** Lancia Delta Orgoglio Nazionale
- **Giugno** Speciale Porsche da Endurance
- **Luglio** Alfa Romeo
- **Agosto** Targa Florio
- **Settembre** 60 anni di Autosprint
- **Ottobre** Audi Quattro
- **Novembre** La Ferrari di Montezemolo
- **Dicembre** Impronta Mondiale

Caccia al **talento**

TRA SCOUTING E FORMAZIONE, LA SCUOLA FEDERALE ACI SPORT HA COMPLETATO IL PERCORSO STAGIONALE A VITERBO, CON LO STAGE KARTING. IL NOME NUOVO È RICCARDO IANNIELLO, CHE SI AGGIUNGE AI PREDESTINATI MINÌ E ANTONELLI TRA LE GIOVANI PROMESSE ITALIANE

di **Daniele De Bonis**

C'è bisogno di una sterzata e a guardare i fatti sembra che la Scuola Federale ACI Sport ci stia provando. Ripartendo dalla base, dal karting, i crociati del Progetto Giovani di ACI hanno tracciato di nuovo la rotta di un percorso che, almeno nelle massime ambizioni, punta a riportare un italiano in F.1. Sempre più terra promessa.

Dopo il saluto di Giovinazzi si cercano nomi nuovi e quelli che circolano, o che vengono in mente, passano tutti dall'Università dell'Automobilismo. Proprio il pugliese prossimo all'approdo in Formula E è stato uno dei prodotti, anno 2010, del Supercorso Federale. L'attività principe della Scuola che ha proposto come ultimi vincitori Gabriele Minì prima e Andrea Kimi Antonelli poi. Sicuramente due giovani di belle speranze e già con ottime prospettive. Appunto, il programma di quest'anno proposto dall'accademia diretta da Raffaele Giammaria, con il supporto di Gian Carlo Minardi, oggi in qualità di Responsabile del Progetto Giovani di ACI, si è spostato più indietro ed ha concentrato maggiormente l'attenzione sul settore karting. Il Kart Summer Camp, l'attività primaria dedicata ai più piccoli che muovono i primi giri sul mezzo, aveva raddoppiato le dimensioni e coinvolto 23 bambini nel mese di luglio. Lo Stage Valutativo Karting, step successivo per i ragazzi Under 14, è addirittura triplicato nel format *«si tratta di un passaggio sempre più centrale* – spiega Giammaria - *nel percorso di formazione che vogliamo proporre con la Scuola Federale. Per questo ACI Sport ha scelto di aumentare lo sforzo in questa direzione. Siamo così riusciti ad attingere ad un gruppo più ampio, di tredici piloti, dal quale abbiamo selezionato i migliori sei per partecipare alle valutazioni pratiche in pista. Abbiamo tra le mani dei buoni elementi e crediamo di aver posto basi solide per proseguire il lavoro su questa generazione anche il prossimo anno».*

IANNIELLO SOTTO AI RIFLETTORI

Sotto, in primo piano e in azione, Riccardo Ianniello, romano classe 2007. In alto i finalisti schierati in pista

La terza edizione dello Stage infatti è iniziata, per la prima volta, con due appuntamenti preliminari nelle sedi di Formula Medicine, ai quali sono stati chiamati a partecipare i migliori elementi osservati dagli Istruttori Federali durante la stagione sportiva nei campionati italiani ed internazionali. Due passaggi a Capezzano Pianore nel Centro di Medicina dello Sport, che hanno aggiunto i nuovi risultati dalle valutazioni psico-fisiche a completare i report individuali, per ciascun pilota, già in possesso della Scuola. Quindi il terzo step, con le valutazioni pratiche in pista nell'evento conclusivo che si è svolto lo scorso martedì 7 dicembre al Circuito Internazionale di Viterbo. La selezione finale ha proposto quindi alcuni dei migliori kartisti italiani in circolazione: Riccardo Cirelli, torinese classe 2008, Riccardo Ianniello, romano classe 2007, Davide Larini lucchese del 2007, Francesco Marenghi di Sondrio, altro nato nel 2007, Giacomo Pedrini cesenate del 2008 e Manuel Scognamiglio dalla provincia di Napoli e anche lui del 2007. Chi più sfrontato, chi introverso, personalità diverse ma stessa voglia di correre e soprattutto di apprendere. Dopo un'infanzia passata sul kart tutti padroneggiano lo strumento al meglio, ma i consigli e le indicazioni tecniche arrivate dagli Istruttori, nel caso Gabriele Lancieri ed il Supervisore Emanuele Pirro, tornano sempre utili a completare il puzzle. Un quadro al quale la Scuola ha aggiunto negli ultimi anni una componente innovativa nel settore della formazione sportiva con la sezione Ricerca e Formazione. La pedagogista Glenda Cappello ed il professore in neuroscienze Lucio Tonello, sempre presenti nelle attività maggiori, hanno proposto anche allo Stage dei colloqui individuali oltre alle lezioni teoriche a completamento della proposta didattica. Dopo un'intera giornata di prove, con simulazioni di ogni fase dal warm-up, alle qualifiche fino alla gara, i sei allievi hanno affrontato più di 65 giri di pista e un totale di oltre 85 chilometri. Le valutazioni finali hanno proposto in cima alla lista, con il punteggio più alto, il nome di Ianniello. Il ragazzo di Grottaferrata si è preso così la vittoria dello Stage Karting e anche il nuovo premio in forma di "borsa di studio sportiva", portato in dote da Cetilar dopo l'accordo di sponsorizzazione con ACI Sport. *«L'ingresso di Cetilar* – commenta Minardi - *e di questo premio, sicuramente utile al ragazzo, hanno permesso a questa attività di fare uno step in più. La crescita del programma evidenzia il lavoro fatto in questi anni dalla Scuola Federale e possiamo essere orgogliosi del fatto che diversi talenti italiani di oggi siano emersi proprio da questa filiera. Lo Stage Karting è un modo per proseguire il monitoraggio e il supporto dei kartisti che potranno poi fare il salto sulle monoposto. È un passaggio intermedio importante tra il Kart Summer Camp e il Supercorso, questa terza edizione dà una bella accelerata al progetto»*. ●

IN PISTA I MIGLIORI KARTISTI ITALIANI

La selezione finale al circuito internazionale di Viterbo ha visto in azione i migliori kartisti italiani in circolazione. È stata la fase conclusiva del Progetto Giovani di ACI

LA SCOMPARSA DEL LEGGENDARIO AL UNSER SENIOR DIVENTA L'OCCASIONE PER UNO STRUGGENTE INTERVENTO DI MARIO ANDRETTI CHE RIVELA TUTTI I PARTICOLARI DI UN'AMICIZIA BELLISSIMA E SINCERA COL COMPIANTO CAMPIONE, TESTIMONIANZA DI UN AUTOMOBILISMO CHE NON C'È PIÙ. GUSTATE LA STORIA DI MITI DELLE CORSE DI CUI AS È ORGOGLIOSO D'ESSERE VEICOLO

PIETRE MILIARI PER UN GRANDE DEI CATINI

A sinistra, Al Unser vince la Indy 500 del 1987: essendo nato nel 1939 con questo centro diventa il più vecchio trionfatore nella classicissima. Sotto, eccolo in Victory Lane subito dopo il suo quarto, storico successo nell'Indiana. In alto, è con Mario Andretti, da spettatore in F.1 nel 1981, in veste di grande amico di "Piedone"

- Parli bene di Al, ma la verità è che tra te e la famiglia Unser non sono state tutte rose e fiori, perché con il fratello maggiore Bobby, pure lui recentemente scomparso, da Indy 1981 in poi non hai più avuto rapporti favolosi, anzi...

«Bobby (Mario lo pronuncia "Babby", alla bostoniana, ndr) *è un conto, Al un altro. I due fratelli in comune hanno solo il cognome, parlandone da vivi e con rispetto per entrambi. Insieme a Bobby, classe 1934, mi sono approcciato alla F.1, lui con la Brm e io con la Lotus, a Monza e al Glen 1968, mentre con Al, classe 1939 e di nove mesi meno giovane di me, ho vissuto tre decadi di corse insieme. Al era uno che parlava poco, Bobby no. Al era uno giusto, col quale ho coltivato un'amicizia strettissima, ben al di là delle corse. Sono stato negli Anni '70 per tre stagioni suo compagno alla Parnelli, abbiamo lottato per anni in Champ Car e le nostre famiglie hanno vissuto, mangiato, scherzato e passato mille pomeriggi insieme, con i bambini che giocavano e si volevano bene. Prova a pensare che razza di bel rapporto c'è stato e cosa è poi successo in pista in Indycar, quando io ho portato i mie figli Michael e Jeff e Al ha fatto debuttare Al Junior. I nostri barbecue, le risate degli Anni '70, i nostri gruppi fusi e felici in giardino, improvvisamente si ritrovavano - mogli a parte -, compatti alla curva 1 di Indianapolis, a trecento all'ora, quando e dove nessuno deve più avere pietà per l'altro».*

- E come è andata, al di là delle apparenze?

«È andata che io mi sono ritrovato molto spesso a lottare con Al Junior e Al Senior altrettanto spes-

so con mio figlio Michael, ma non c'è stato mai il minimo problema, perché gli Unser del ramo di Al Senior hanno sempre corso con grande onore. Vedi, la verità è che Al era uno di cui ti potevi fidare. Non avrebbe mai fatto una manovra pericolosa o commesso una minima cosa per metterti nei guai. Era uno fantasticamente veloce e inesorabilmente regolare. Se ne avevi di più, ti mettevi in scia, lo passavi e lui ti lasciava andare, ciao. Se ne avevi uguale, non ti avrebbe mai regalato niente, nemmeno uno sporco millimetro di pista, ma non ti avrebbe neanche rubato nulla. E se ne aveva più lui, quel giorno, no way, non lo avresti più ripreso. Semplice, no? Con uno così puoi correre trent'anni insieme e alla fine da vecchio ti ci ritrovi, una battuta, un sorriso, una pacca sulla spalla e tutto va bene».

- Al Unser è uno che ha vinto tanto. Tre titoli IndyCar, l'ultima volta battendo suo figlio Al Jr, 39 gare in 322 disputate, una 24 Ore di Daytona, un titolo Iroc, otto 500 Miglia, comprese Pocono e Ontario e soprattutto quattro Indy 500, in coabitazione con Aj Foyt, Rick Mears e Helio Castroneves, col record del maggior numero di giri in testa, 644. Quale pensi che sia più prezioso e pesante, come poker a Indy tra i quattro contendenti?

«Scusami, non sono abbastanza preparato per risponderti. Non sono del tutto padrone della materia, sai, potrei sbagliarmi, quindi non ti rispondo. Ti è piaciuta, questa?».

- Ahahahah, traduco dall'Andrettese: non ho alcuna voglia di regalare una medaglia in più a gente che ha vinto tante volte la gara in cui io sono stato più sfortunato. Fosse per Mario Andretti, avrebbe più peso la sola vittoria targata Piedone, nel 1969, che tutte quelle altrui messe insieme. Ci ho preso?

«Ecco. Centro preciso. Però, a parte gli scherzi, voglio tornare con commozione ad Al per dire che lui, come me, anche a quasi 55 anni, ancora era fortissimo in macchina. Non a caso detiene il primato di più vecchio vincitore della classica dell'Indiana, appunto a 47 anni d'età. Ci siamo ritirati dalla IndyCar solo perché a un certo punto della vita bisogna farlo, ma non necessariamente

L'AMICIZIA TRA FAMIGLIE E TANTE ALTRE STORIE...
Sopra, Big Al nella Can-Am 1981 su March, da compagno di squadra di Teo Fabi nel team di Paul Newman. A lato, i clan Andretti e Unser: da sinistra, con Mario, Al, Al Junior e Michael. In alto Big Al con la Longhorn derivata dalla Williams Fw07 di F.1 a Phoenix nel 1981. Nell'altra pagina il leaderboard di Indy, dov'è recordman di giri in testa e, in basso, in una simbolica immagine di commiato

abbiamo scelto l'attimo giusto. Magari potevamo andare avanti ancora per tanto. Anche a 60 anni, in una Indy 500 qualsiasi, prima o poi uno come Al magari non avrebbe vinto ma per qualche giro si sarebbe affacciato al comando. Perché noi siamo gente così...».

- Tu hai sfondato anche in F.1 e in qualsiasi altra categoria in cui ti sei affacciato, Al in F.1 non s'è mai visto. Ricordo che di lui si parlava d'un possibile debutto al Gp Usa West 1978 a Long Beach, a quasi quarant'anni, sulla seconda Arrows al posto di Stommelen e al fianco di Patrese, ma non se ne fece niente...

«Guarda, per carità, Al era un pilota completo e fortissimo, ma molto all'americana. Voglio dire che è riuscito a dare il massimo in un'Indycar nell'era in cui erano privilegiati i piloti specialisti sugli ovali corti e lunghi e non necessariamente altrettanto competitivi sugli stradali. Vedi, con Al ho anche corso negli anni d'oro della F.5000 in America, ovviamente tutta incentrata su tracciati non ovali, e lì dati alla mano Al non dava il meglio come in IndyCar. Per completare questo ragionamento, Al aveva i numeri per ben figurare ovunque, anche in F.1, ma ha sempre e intelligentemente concentrato la carriera nella categoria IndyCar, in cui poteva ottenere di più. E così è andata, quindi gli va riconosciuta anche la piena validità di questa scelta».

- Dal punto di vista tattico-strategico, invece, la differenza tra Al e Bobby qual era?

«Bobby era più veloce sul giro secco, nel rush agonistico puro, mentre Al si è sempre dimostrato più efficace, molto più efficace, sul passo gara, nel conseguimento dell'obbiettivo. Le quattro Indy vinte, l'ultima a 47 anni d'età, non sono un caso».

- Tu e Al avete corso in Indycar non solo a fianco, ma anche giocandovi vittorie contro i vostri figli, Michael e Al Junior. Sei stato più cattivo in pista tu con Michael o Al con Al Junior?

«Mmmh, fammici pensare... Sono stato peggio io con Michael. Al era più buono di me, credimi».

- In cosa è stato grande, Al, oltre che in pista?

«Per come ha sopportato e lottato con la malattia. Non meno di quindici anni di sofferenza contro un tumore al fegato e lui è andato avanti fragile ma alla grande, fino alla fine, vincendo il più possibile, gestendo il suo corpo da campione, come riusciva a fare con le vulnerabili monoposto della nostra epoca. L'ho visto l'ultima volta quest'anno a Indianapolis e ho capito che stava peggio. Abbiamo ancora una volta riso insieme, ma salutandoci c'è stato un velo di tristezza tra noi, mai visto prima. Pochi giorni fa mi hanno chiamato i suoi congiunti e mi hanno detto che molto probabilmente Al non sarebbe arrivato al Natale. Allora ho pensato al milione di cose che abbiamo vissuto insieme in modo così bello e ho pregato per lui. Era destino che le cose finissero così».

- Dovessi riassumere Al Unser in meno di venti parole cosa diresti?

«In gara lo dovevi temere sempre e in curva e nella vita di lui non ti potevi lamentare mai». ●